



ИКАО

Doc 10082, A39-EX

АССАМБЛЕЯ
ТРИДЦАТЬ ДЕВЯТАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 27 сентября – 6 октября 2016 года

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ
КОМИТЕТ

ДОКЛАД И ПРОТОКОЛЫ

*Утверждено Исполнительным комитетом Ассамблеи
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*



ИКАО

Doc 10082, A39-EX

АССАМБЛЕЯ
ТРИДЦАТЬ ДЕВЯТАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 27 сентября – 6 октября 2016 года

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ
КОМИТЕТ

ДОКЛАД И ПРОТОКОЛЫ

*Утверждено Исполнительным комитетом Ассамблеи
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

Опубликовано отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках
МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ.
999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Дос 10082. Доклад и протоколы Исполнительного комитета

Номер заказа: 10082

ISBN 978-92-9258-692-8

© ИКАО, 2019

Все права защищены. Никакая часть данного издания не может воспроизводиться, храниться в системе поиска или передаваться ни в какой форме и никакими средствами без предварительного письменного разрешения Международной организации гражданской авиации.

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ДОКЛАД И ПРОТОКОЛЫ

СОДЕРЖАНИЕ

I. Доклад

	Стр.
Доклад Исполнительного комитета	3
Общая часть.....	3
Участие делегаций государств и наблюдателей	3
Повестка дня.....	6
Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам <i>(этот вопрос был отражен в устном докладе Пленарному заседанию; никаких письменных материалов по нему в части I настоящего документа не имеется)</i>	
Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы.....	7
Пункт 12 повестки дня. Предложение об изменении статьи 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Совета	8
Пункт 13 повестки дня. Предложение изменить статью 56 Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Аэронавигационной комиссии	8
Пункт 14 повестки дня. Программа технической помощи	12
Пункт 15 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества	13
Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика.....	27
Пункт 17 повестки дня. Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)	56
Пункт 18 повестки дня. Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC).....	57
Пункт 19 повестки дня. Упрощение формальностей и стратегия ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP)	59
Пункт 20 повестки дня. Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения.....	69

Пункт 21 повестки дня.	Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, стандартизация и поддержка внедрения.....	93
Пункт 22 повестки дня.	Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения.....	93
Пункт 23 повестки дня.	Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала	124
Пункт 24 повестки дня.	Управление людскими ресурсами	127
Пункт 25 повестки дня	Кадровая ситуация в ИКАО	128
Пункт 26 повестки дня.	Многоязычие в ИКАО.....	128
Пункт 27 повестки дня.	Повышение эффективности и действенности ИКАО	130
Пункт 28 повестки дня	Инициатива <i>"Ни одна страна не остается без внимания"</i>	138
Пункт 29 повестки дня.	Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: Цели в области устойчивого развития (ЦУР)	144
Пункт 30 повестки дня.	Мобилизация ресурсов.....	146
Пункт 31 повестки дня	Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом.....	149

II. ПРОТОКОЛЫ

Протокол первого заседания , среда, 28 сентября 2016 года, 09:00.....	161
Протокол второго заседания , среда, 28 сентября 2016 года, 14:30.....	165
Протокол третьего заседания , четверг, 29 сентября 2016 года, 09:00.....	199
Протокол четвертого заседания , четверг, 29 сентября 2016 года, 14:00	227
Протокол пятого заседания , пятница, 30 сентября 2016 года, 09:00	255
Протокол шестого заседания , пятница, 30 сентября 2016 года, 14:00.....	287
Протокол седьмого заседания , суббота, 1 октября 2016 года, 14:30	321
Протокол восьмого заседания , понедельник, 3 октября 2016 года, 09:00	351
Протокол девятого заседания , вторник, 4 октября 2016 года, 09:00	371
Протокол десятого заседания , среда, 5 октября 2016 года, 15:00	381
Протокол одиннадцатого заседания , четверг, 6 октября 2016 года, 10:00.....	395
Добавление. Список рабочих документов, рассмотренных Исполнительным комитетом	401

ГРАФИК ОБСУЖДЕНИЯ ВОПРОСОВ В ИСПОЛНИТЕЛЬНОМ КОМИТЕТЕ

ДАТА И НОМЕР ЗАСЕДАНИЯ												
ПОВЕСТКА ДНЯ		СЕНТЯБРЬ						ОКТАБРЬ				
		28 Утро 1	28 День 2	29 Утро 3	29 День 4	30 Утро 5	30 День 6	1 День 7	3 Утро 8	4 Утро 9	5 День 10	6 Утро 11
10.	Задолженность по взносам	X										
11.	Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы		X				X					
12.	Предложение об изменении статьи 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Совета		X				X					
13.	Предложение изменить статью 56 Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Аэронавигационной комиссии		X				X					
14.	Программа технической помощи							X		X		
15.	Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества						X			X		
16.	Авиационная безопасность. Политика				X	X				X		
17.	Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)					X				X		
18.	Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC)					X	X			X		
19.	Упрощение формальностей и стратегия ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP)						X			X		
20.	Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения		X				X					
21.	Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, стандартизация и поддержка внедрения		X				X					
22.	Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения		X	X	X						X	X
23.	Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала							X		X		
24.	Управление людскими ресурсами								X	X		
25.	Кадровая ситуация в ИКАО								X	X		
26.	Многоязычие в ИКАО								X	X		
27.	Повышение эффективности и действенности ИКАО								X	X		
28.	Инициатива <i>"Ни одна страна не остается без внимания"</i>						X	X		X		
29.	Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: Цели в области устойчивого развития (ЦУР)							X		X		
30.	Мобилизация ресурсов							X		X		
31.	Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом							X	X	X		

ЧАСТЬ I
ДОКЛАД
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА

ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА АССАМБЛЕЕ

Общая часть

1. В период с 27 сентября по 6 октября Исполнительный комитет 39-й сессии Ассамблеи провел 11 заседаний. Заседания проводились под председательством Председателя Ассамблеи г-на Азаруддина Абдула Рахмана (Малайзия).

Участие делегаций государств и наблюдателей

2. На всех или нескольких заседаниях Комитета присутствовали представители перечисленных ниже 184 государств-членов:

Австралия	Габон	Катар
Австрия	Гайана	Кения
Азербайджан	Гаити	Кипр
Албания	Гамбия	Кирибати
Алжир	Гана	Китай
Ангола	Гватемала	Колумбия
Андорра	Гвинея	Конго
Антигуа и Барбуда	Гвинея-Бисау	Коста-Рика
Аргентина	Германия	Кот-д'Ивуар
Армения	Гондурас	Куба
Афганистан	Гренада	Кувейт
Багамские Острова	Греция	Кыргызстан
Бангладеш	Грузия	Лаосская Народно-
Барбадос	Дания	Демократическая
Бахрейн	Демократическая	Республика
Беларусь	Республика Конго	Латвия
Белиз	Джибути	Лесото
Бельгия	Доминиканская Республика	Либерия
Бенин	Египет	Ливан
Болгария	Замбия	Ливия
Боливия	Зимбабве	Литва
(Многонациональное	Израиль	Люксембург
Государство)	Индия	Маврикий
Босния и Герцеговина	Индонезия	Мавритания
Ботсвана	Иордания	Мадагаскар
Бразилия	Ирак	Малайзия
Бруней-Даруссалам	Иран	Мали
Буркина-Фасо	(Исламская Республика)	Мальдивы
Бурунди	Ирландия	Мальта
Бутан	Исландия	Марокко
Бывшая югославская	Испания	Маршалловы Острова
Республика Македония	Италия	Мексика
Вануату	Кабо-Верде	Микронезия
Венгрия	Казахстан	(Федеративные Штаты)
Венесуэла (Боливарианская	Камбоджа	Мозамбик
Республика)	Камерун	Монако
Вьетнам	Канада	Монголия

Мьянма	Сальвадор	Туркменистан
Намибия	Самоа	Турция
Науру	Сан-Марино	Уганда
Непал	Саудовская Аравия	Узбекистан
Нигер	Свазиленд	Украина
Нигерия	Сейшельские Острова	Уругвай
Нидерланды	Сенегал	Фиджи
Никарагуа	Сент-Винсент и Гренадины	Филиппины
Новая Зеландия	Сент-Китс и Невис	Финляндия
Норвегия	Сент-Люсия	Франция
Объединенная Республика Танзания	Сербия	Хорватия
Объединенные Арабские Эмираты	Сингапур	Центральноафриканская Республика
Оман	Словакия	Чад
Острова Кука	Словения	Черногория
Пакистан	Соединенное Королевство	Чехия
Палау	Соединенные Штаты Америки	Чили
Панама	Соломоновы Острова	Швейцария
Папуа – Новая Гвинея	Сомали	Швеция
Парагвай	Судан	Шри-Ланка
Перу	Суринам	Эквадор
Польша	Сьерра-Леоне	Экваториальная Гвинея
Португалия	Таиланд	Эритрея
Республика Корея	Тимор-Лешти	Эстония
Республика Молдова	Того	Эфиопия
Российская Федерация	Тонга	Южная Африка
Руанда	Тринидад и Тобаго	Южный Судан
Румыния	Тунис	Ямайка
		Япония

3. Кроме этого, на всех или некоторых заседаниях Комитета Тувалу, не являющиеся государством-членом, было представлено наблюдателем.

4. На одном или нескольких заседаниях также присутствовали наблюдатели от следующих 56 международных организаций:

- Авиационная рабочая группа (АРГ);
- Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов в Центральной Африке (ASSA-AC);
- Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации Восточноафриканского сообщества (КАССОА);
- Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА);
- Ассоциация "Глобальный экспресс" (GEA);
- Ассоциация международного права (АМП);
- Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА);
- Всемирная группа координаторов деятельности аэропортов (WWACG);
- Всемирная туристская организация (ЮНВТО);
- Всемирный совет путешествий и туризма (ВСПТ);
- Группа Всемирного банка (ВБ);
- Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА);

Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ);
Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации (ЕВРОКАЕ);
Европейский союз (ЕС);
Западноафриканский экономический и валютный союз (ЗАЭВС);
Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS);
Латиноамериканская ассоциация воздушного транспорта (АЛТА);
Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (АЛАДА);
Латиноамериканская и карибская ассоциация воздушного транспорта (АЛТА);
Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА);
Межгосударственный авиационный комитет (МАК);
Международная академия авиационно-космической медицины (IAASM);
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА);
Международная ассоциация грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА);
Международная ассоциация представителей нефтяной промышленности по охране окружающей среды (ИРЕСА);
Международная коалиция за устойчивое развитие авиации (ИКСА);
Международная организация подвижной спутниковой связи (ИМСО);
Международная программа КОСПАС-САРСАТ (ICSP);
Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА);
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА);
Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА);
Международная федерация ассоциаций диспетчеров авиакомпаний (ИФАЛДА);
Международная федерация ассоциаций управления аэронавигационной информацией (ИФАИМА);
Международная федерация работников транспорта (МФТ);
Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА);
Международное общество инженеров самодвижущегося транспорта (САЕ);
Международная федерация членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI);
Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА);
Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА);
Международный совет аэропортов (МСА);
Международный совет деловой авиации (МСДА);
Международный транспортный форум (ITF);
Общество исследований в области воздушного транспорта (АТРС);
Организация арабских воздушных перевозчиков (ОАВП);
Организации Объединенных Наций (ООН);
Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО);
Организация по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджувского договора (БАГАСОО);
Полномочные авиационные органы Африки и Мадагаскара (ААМАС);
Программа Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП);
Радиотехническая авиационная комиссия, инк. (RTCA);
Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН);
Сообщество развития стран Юга Африки (САДК);
Фонд безопасности полетов (ФБП);

Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА);
Экономическое сообщество государств Западной Африки (ЭКОВАС).

5. На всех заседаниях Комитета присутствовали Президент Совета д-р О. Б. Алиу и Генеральный секретарь д-р Фан Лю. Секретарем Комитета был г-н Дж. В. Аугустин, директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям. Заместителем секретаря был г-н Б. Верхеген. Помощниками секретаря были г-н М. Белайне, г-жа Л. Комо-Стюарт, г-н С. П. Кример, г-н А. Дечу, г-н Б. Джибо, г-н И. Галан, г-н Г. Гурджи, г-н Т. Хасегава, г-жа Дж. Хьюпи, г-н А. Ларкос, г-н Р. Макферлейн, г-н А. Киров, г-н К. Раду, г-н В. Смит и г-н Дж. Ван. Составителями кратких отчетов являлись г-жа М. Барри, г-жа С. Блэк, г-жа Д. Дж. Купер, г-жа А. Тио и г-жа Л. Виртанен.

6. Протоколы заседаний публикуются как документы A39-Min. EХ/1-11.

Повестка дня

7. Пленарное заседание передало на рассмотрение Исполнительному комитету перечисленные ниже пункты:

- Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам
- Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2013, 2014 и 2015 годы
- Пункт 12 повестки дня. Предложение об изменении статьи 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Совета
- Пункт 13 повестки дня. Предложение изменить статью 56 Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Аэронавигационной комиссии
- Пункт 14 повестки дня. Программа технической помощи
- Пункт 15 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества
- Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика
- Пункт 17 повестки дня. Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)
- Пункт 18 повестки дня. Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC)
- Пункт 19 повестки дня. Упрощение формальностей и стратегия ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP)
- Пункт 20 повестки дня. Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения
- Пункт 21 повестки дня. Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

- Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения
- Пункт 23 повестки дня. Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала
- Пункт 24 повестки дня. Управление людскими ресурсами
- Пункт 25 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО
- Пункт 26 повестки дня. Многоязычие в ИКАО
- Пункт 27 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО
- Пункт 28 повестки дня. Инициатива *"Ни одна страна не остается без внимания"*
- Пункт 29 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: Цели в области устойчивого развития (ЦУР)
- Пункт 30 повестки дня. Мобилизация ресурсов
- Пункт 31 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

8. Вся документация и рабочие документы, рассмотренные Комитетом, перечислены по пунктам повестки дня и размещены на сайте Ассамблеи ИКАО по адресу: www.icao.int/Meetings/a39.

Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2013, 2014 и 2015 годы

11.1 На 2-м совещании Исполнительного комитета Президент Совета представил обзор годовых докладов Совета за 2013, 2014 и 2015 годы, а также дополнительный доклад за первые шесть месяцев 2016 года. Было принято к сведению, что полный текст этих докладов, который ранее был направлен всем государствам-членам, также доступен на открытом сайте ИКАО.

11.2 В ходе проведенного Президентом Совета обзора Исполнительный комитет был информирован о том, что Совет проводил особенно активную деятельность в ходе указанного периода в целях консолидации преобразовательных изменений и достижений Организации за истекший трехлетний период, а также подготовки ИКАО к положительному реагированию на возникающие проблемы следующего трехлетнего периода.

11.3 В заключение Исполнительный комитет отметил, что каждая комиссия, созданная в ходе текущей 39-й сессии Ассамблеи, будет рассматривать те части годовых докладов, которые входят в сферу компетенции каждого вспомогательного органа.

Пункт 12 повестки дня. Предложение об изменении статьи 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Совета

Пункт 13 повестки дня. Предложение изменить статью 56 Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Аэронавигационной комиссии

12.1 На своем 2-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел эти конституционные вопросы одновременно. Комитет обсудил информацию, представленную Советом в документах А39-WP/18 и А39-WP/13, а также документ А39-WP179, представленный Индонезией.

12.2 Генеральный секретарь представила документы А39-WP/18 и А39-WP/13, в которых изложены рекомендации Совета Ассамблее одобрить поправки к статьям 50 а) и 56 Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Совета и Аэронавигационной комиссии. Генеральный секретарь напомнила о том, что в ходе своей 206-й сессии Совет рассмотрел выдвинутое Португалией и Саудовской Аравией предложение увеличить количество членов Совета. Совет в принципе согласился с увеличением членского состава Совета ввиду увеличения членского состава ИКАО, объема деятельности и возрастающей важности международного воздушного транспорта для национальных экономик многих стран, а также ввиду необходимости обеспечить в нем адекватную представленность государств – членов ИКАО. Совет на своей 207-й сессии на основании консенсуса решил рекомендовать Ассамблее увеличить количество членов Совета с 36 до 40.

12.3 Генеральный секретарь напомнила о том, что Совет в ходе своей 206-й сессии также рассмотрел выдвинутое группой государств-соавторов предложение увеличить членский состав Аэронавигационной комиссии. Совет в принципе согласился с увеличением членского состава АНК ввиду увеличения числа государств – членов ИКАО и необходимости привлечения специалистов с квалификацией и опытом в различных областях навыков и знаний. В ходе своей 207-й сессии Совет на основании консенсуса решил рекомендовать Ассамблее увеличить членский состав Аэронавигационной комиссии с 19 до 21 человека.

12.4 Исполнительный комитет проинформировали о том, что два проекта резолюций Ассамблеи, в которых выражается одобрение поправок к статьям 50 а) и 56, а также два проекта резолюций Ассамблеи, в которых государствам рекомендуется незамедлительно ратифицировать протоколы поправок, содержатся в добавлениях Е и F каждого рабочего документа.

12.5 В документе А39-WP/179, представленном Индонезией, была поддержана рекомендация об увеличении членского состава Совета с 36 до 40 членов и принятия двух соответствующих резолюций.

12.6 В ходе последующей дискуссии все выступившие делегации поддержали предложения об изменении статей 50 а) и 56 Чикагской конвенции, предусматривающей увеличение членского состава Совета и Аэронавигационной комиссии.

12.7 Одна из делегаций упомянула о том, что в целях обеспечения равного географического представительства следует рассмотреть вопрос о выделении дополнительных мест для Азиатско-Тихоокеанского региона.

12.8 Некоторые другие делегации отметили, что в статьях 50 а) или 56 не говорится о концепции равной географической представленности и что Ассамблее предлагается рассмотреть

вопрос о количестве мест, а не о распределении мест. Кроме того также отмечалось, что членство в Аэронавигационной комиссии должно быть основано на квалификации и опыте, а ее члены не должны представлять какое-либо государство или регион.

12.9 Председатель Комитета отметил наличие общей поддержки предложенных поправок и предложил проголосовать поднятием руки по двум проектам резолюций, в которых выражается одобрение сформулированной поправки к статье 50 а) Конвенции, предусматривающей увеличение членского состава Совета с 36 до 40 членов, и поправки к статье 56 Конвенции, предусматривающей увеличение членского состава Аэронавигационной комиссии с 19 до 21 члена, а также по двум резолюциям, в которых содержится рекомендация государствам незамедлительно ратифицировать протоколы, касающиеся поправок. Исполнительный комитет приступил к голосованию поднятием руки, результаты которого свидетельствуют о единодушной поддержке четырех проектов резолюций.

12.10 В ходе второго голосования поднятием руки Исполнительный комитет единогласно согласился рекомендовать пленарному заседанию принять следующие проекты четырех резолюций 12/1, 12/2, 13/1 и 13/2 и рекомендовал пленарному заседанию принять упомянутые резолюции на основе консенсуса.

Резолюция 12/1. Поправка к статье 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации

Ассамблея,

собралась на свою тридцать девятую сессию в Монреале [] октября 2016 года,

приняв к сведению общее стремление Договаривающихся государств увеличить численный состав Совета,

считая целесообразным предусмотреть четыре дополнительных места в Совете и, соответственно, увеличить его численный состав с тридцати шести до сорока членов,

считая необходимым изменить с вышеуказанной целью *Конвенцию о международной гражданской авиации*, совершенную в Чикаго седьмого декабря 1944 года,

1. *утверждает* в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к названной Конвенции:

"в статье 50 а) Конвенции изменить второе предложение, заменив "тридцати шести" на "сорока";"

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации ста двадцатью восемью Договаривающимися государствами,

3. *постановляет*, что Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации подготавливает протокол на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

а) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;

- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало *Конвенцию о международной гражданской авиации* или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сто двадцать восьмой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства – участники Конвенции о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства – участники названной Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи на хранение его ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

Резолюция 12/2. Ратификация протокола, изменяющего статью 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея решила внести поправку в статью 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации, предусматривающую увеличение численного состава Совета,

принимая во внимание, что по мнению Ассамблеи крайне желательно, чтобы упомянутая поправка вступила в силу как можно скорее,

1. *рекомендует* всем Договаривающимся государствам как можно скорее ратифицировать поправку к статье 50 а) Конвенции;

2. *порукает* Генеральному секретарю как можно скорее довести эту резолюцию до сведения Договаривающихся государств.

13.1 Резолюции по пункту 13 повестки дня

Резолюция 13/1. Поправка к статье 56 Конвенции о международной гражданской авиации

Ассамблея,

собравшись на свою тридцать девятую сессию в Монреале [] октября 2016 года,

приняв к сведению общее стремление Договаривающихся государств увеличить членский состав Аэронавигационной комиссии,

считая целесообразным увеличить численный состав этого органа с девятнадцати до двадцати одного члена,

считая необходимым изменить с вышеуказанной целью *Конвенцию о международной гражданской авиации*, совершенную в Чикаго седьмого декабря 1944 года,

1. *утверждает* в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к названной Конвенции:

"В статье 56 Конвенции заменить слова "состоит из девятнадцати членов" словами "состоит из двадцати одного члена";"

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации ста двадцатью восемью Договаривающимися государствами;

3. *постановляет*, что Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составляет протокол на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало *Конвенцию о международной гражданской авиации* или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сто двадцать восьмой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства – участники названной Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи на хранение его ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

Резолюция 13/2. Ратификация протокола, изменяющего статью 56 Конвенции о международной гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея решила внести поправку в статью 56 *Конвенции о международной гражданской авиации*, предусматривающую увеличение численного состава АНК,

принимая во внимание, что, по мнению Ассамблеи, крайне желательно, чтобы упомянутая выше поправка вступила в силу как можно скорее,

1. *рекомендует* всем Договаривающимся государствам как можно скорее ратифицировать поправку к статье 56 *Конвенции о международной гражданской авиации*;
2. *порукает* Генеральному секретарю как можно скорее довести эту резолюцию до сведения Договаривающихся государств.

Пункт 14 повестки дня. Программа технической помощи

14.1 Комитет принял к сведению, что представленный Советом документ A39-WP/28, содержащий информацию о деятельности, связанной с программой технической помощи ИКАО, которая охватывает все стратегические цели ИКАО, рассматривался в рамках пункта 20 повестки дня, а документ A39-WP/105, представленный Словакией от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, рассматривался в рамках пункта 28 повестки дня. Соответственно в рамках пункта 14 повестки дня данные документы повторно не обсуждались.

14.2 Комитет принял к сведению представленный Советом документ A39-WP/27 и согласился с тем, что для дальнейшего повышения уровня безопасности полетов в Африке деятельность по выполнению Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI) должна продолжаться после 2016 года, включая расширение его программ работы в таких сферах, как расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG), аэродромы (AGA) и аэронавигационное обслуживание (ANS). Комитет также принял к сведению прогресс в деле выполнения Плана AFI и согласился с необходимостью оказывать государствам дальнейшую помощь посредством выполнения Плана AFI в сотрудничестве с партнерами по обеспечению безопасности полетов.

14.3 Комитет принял к сведению, что представленный Советом документ A39-WP/21, пересмотренный вариант № 1 и представленный АКГА документ A39-WP/164, пересмотренный вариант № 1, рассматривались в рамках пункта 18 повестки дня, и соответственно в рамках пункта 14 повестки дня данные документы повторно не обсуждались.

14.4 Комитет рассмотрел представленные Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) документы A39-WP/171 и A39-WP/215 и отметил, что помимо Плана AFI повышению темпов наращивания потенциала в области систем контроля за обеспечением безопасности полетов в государствах AFI способствовала Система объединенной инспекции региона Африки и Индийского океана (AFI-CIS). Комиссия призвала ИКАО и партнеров продолжать оказывать поддержку данной инициативе.

14.5 Комитет рассмотрел документ A39-WP/456 Revision No. 1, представленный Агентством по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) от имени руководящей группы поставщиков аэронавигационного обслуживания в Африке, в котором содержится информация, связанная с программой экспертной оценки поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) в Африке, реализация которой началась в феврале 2015 года. Данная инициатива была направлена на создание региональных рамок сотрудничества и механизма экспертной оценки для улучшения аэронавигационных характеристик в Африке. Комитет одобрил данную инициативу, осуществляемую в виде одного из проектов, реализуемых в рамках программы работы Плана AFI.

14.6 Комитет принял к сведению поддержку, в полной мере оказываемую государствами в выполнении Плана AFI и реализации AFI-CIS, и призвал ИКАО продолжать оказывать поддержку в интересах повышения уровня безопасности полетов в регионе Африки.

14.7 Комитет рассмотрел представленный Советом документ А39-WP/392, содержащий рекомендации по итогам прошедшего 29–31 августа 2016 года в Эль-Рияде (Саудовская Аравия) Глобального авиационного саммита на уровне министров, связанные с созданием плана осуществления проектов для MID (MIDIP) в области аэронавигации и безопасности полетов. Комитет поручил ИКАО принять соответствующие меры по рассмотрению рекомендаций и призвал государства, входящие в Арабскую комиссию гражданской авиации (АРКГА), и регионы Ближневосточного (MID) бюро ИКАО разработать и осуществить MIDIP при поддержке ИКАО.

14.8 Комитет принял к сведению, что представленный Советом документ А39-WP/351 и представленный Египтом документ А39-WP/364 рассматривались соответственно в рамках пунктов 18 и 22 повестки дня и поэтому в рамках пункта 14 повестки дня данные документы повторно не обсуждались.

14.9 Были представлены информационные документы Доминиканской Республикой (А39-WP/446), ИАТА (А39-WP/309), Японией (А39-WP/450) и Словакией от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ (А39-WP/415).

Пункт 15 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества

15.1 На своем 6-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос *"Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества"* на основе документов А39-WP/45 и А39-WP/47, представленных Советом ИКАО, и четырех рабочих документов, представленных Доминиканской Республикой (А39-WP/383), Индонезией (А39-WP/244), Перу (А39-WP/292) и Словакией (А39-WP/105), а также двух информационных документов, представленных Межгосударственным авиационным комитетом (А39-WP/141) и Словакией (А39-WP/415).

15.2 В документе А39-WP/47 Совет представил обновленную информацию о реализации политики и стратегии ИКАО в области в области технического сотрудничества и технической помощи. В докладе подчеркивается, что в интересах оптимизации и совершенствования Программы технической помощи ИКАО Организация, с одной стороны, осуществляет Программу технической помощи, которая оказывает поддержку государствам за счет ресурсов регулярного бюджета и взносов в добровольные фонды ИКАО, распределяемые в соответствии с установленными принципами и критериями приоритетности, при этом основное внимание, главным образом, уделяется устранению недостатков, выявленных в ходе проверок ИКАО. С другой стороны, Программа технического сотрудничества оказывает поддержку государствам и другим организациям в разработке и реализации их проектов в области гражданской авиации, финансируемых их правительствами или донорами на основе возмещения расходов. В докладе отмечается, что Программа технического сотрудничества является постоянным приоритетным видом деятельности Организации, а также содержится анализ финансовых и оперативных результатов Программы за 2013–2015 гг. и приводится сравнение с двумя предыдущими трехлетними периодами, а также информация о результатах деятельности Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) за отчетный период. В дополнение к этому в добавлении А приведена краткая информация о достигнутых результатах по стратегическим целям. В докладе также представлена информация о значительных событиях, имевших место в Управлении технического сотрудничества в течение трехлетнего периода, включая получение сертификации 9001:2008 ИСО, подтверждение приверженности ИКАО делу постоянного повышения качества и эффективности ее услуг в области технического сотрудничества в интересах государств-членов и мирового авиационного сообщества в целом.

В добавлении В к рабочему документу предлагается для принятия Ассамблеей обновленная резолюция А36-17 Ассамблеи в виде Сводного заявления о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи.

15.3 В документе А39-WP/45 Совет проинформировал Ассамблею о создании программы ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV) в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) и содержится подробное описание ее структуры. В докладе напоминает о том, что многие государства-члены испытывают нехватку требуемых средств для получения помощи, необходимой для постоянного развития своих программ в области гражданской авиации, людских ресурсов и инфраструктуры, и отмечается, что ИКАО посредством данной программы будет выделять заинтересованным государствам квалифицированных и опытных авиационных специалистов, которые готовы оказывать на добровольной основе краткосрочную помощь в области своей специализации. Эти эксперты будут тесно сотрудничать с государственными служащими в целях устранения, помимо прочего, недостатков, выявленных в ходе проверок ИКАО, реагирования на чрезвычайные ситуации и развития возможностей государств в реализации Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО в дополнение к другим инициативам. В докладе подчеркивается, что в IPAV могут принимать участие все авиационные специалисты из государств, авиационной отрасли и частного сектора после изучения в ИКАО их послужного списка, а также отмечается создание Советом добровольного фонда для получения взносов на реализацию данной программы. В добавлении к рабочему документу Совет предлагает для принятия Ассамблеей проект резолюции.

15.4 В документе А39-WP/383, представленном Доминиканской Республикой, предлагается ввести систему консультаций, которая позволила бы государствам проверять репутацию и качество подрядной деятельности поставщиков, нанимаемых ИКАО для проектов технического сотрудничества. В частности, Доминиканская Республика предлагает Ассамблее предпринимать в отношении поставщиков, которые не выполняют свои договорные обязательства и/или участвуют в судебных разбирательствах, наносящих ущерб государствам, следующие действия: i) исключать их из перечня поставщиков ИКАО; ii) не допускать к активному участию в спонсируемой ИКАО деятельности и iii) предавать гласности информацию о них.

15.5 В документе А39-WP/244 Revised, представленном Индонезией, подчеркивается важность программ в авиации в области окружающей среды, в частности для экономики развивающихся стран, и обращается внимание на необходимость мобилизации ресурсов в целях содействия финансовой поддержке эффективной реализации глобальной системы рыночных мер (ГРМ) ИКАО. В качестве примера в нем приводится информация об успешном международном сотрудничестве в Индонезии в рамках, помимо прочего, проекта технического сотрудничества ИКАО, касающегося мер экологического характера в гражданской авиации. Таким образом, Индонезия предлагает расширить такое техническое сотрудничество для поддержки государств с ограниченными ресурсами посредством добровольных взносов государств-членов, заинтересованных сторон, международных организаций и других органов Организации Объединенных Наций в Фонд охраны окружающей среды ИКАО. В документе А39-WP/244 также предлагается создать программу технического сотрудничества в области окружающей среды в тесной координации между Отделом окружающей среды ИКАО и Управлением технического сотрудничества.

15.6 В документе А39-WP/292, представленном Перу при поддержке Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Гайаны, Колумбии, Панамы, Парагвая, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора, приведена информация о трех проектах технического сотрудничества ИКАО, реализуемых в Южноамериканском регионе при поддержке Южноамериканского (SAM) регионального бюро ИКАО, а именно: RLA/99/901 (Региональная система контроля за

обеспечением безопасности полётов), RLA/03/901 (Управление цифровой сетью (REDDIG) и административное управление спутниковым сегментом в регионе Южной Америки) и RLA/06/901 (Содействие в реализации региональной системы организации воздушного движения). Эти проекты, направленные на реализацию регионального аэронавигационного плана, представляют собой рациональное решение для участвующих государств за счет партнерского сотрудничества, включающего совместное использование имеющихся ресурсов и экспертов и наращивания потенциала. В документе подчеркиваются различные достижения указанных проектов – от внедрения технических средств связи, навигации и наблюдения (CNS) до разработки согласованных правил обеспечения безопасности полетов гражданской авиации и подготовки национальных экспертов в области гражданской авиации, что привело к значительному улучшению показателей эффективной реализации (EI) государствами в регионе критических элементов. Исходя из этого положительного опыта, Перу предлагает Ассамблее рекомендовать государствам – членам ИКАО сотрудничать в деле достижения общих региональных целей посредством реализации проектов технического сотрудничества.

15.7 В документе A39-WP/105, представленном Словакией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств – членов, других государств Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛем, подчеркивалась важность мероприятий по наращиванию потенциала, организуемых ИКАО, отдельными государствами, региональными организациями или отраслью в целях оказания поддержки государствам в достижении эффективного и стабильного соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. В этой связи в нем отмечается значительная помощь со стороны европейских государств и региональных организаций, таких как Европейская комиссия (ЕК), Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП), ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ, оказываемая государствам-бенефициариям в области безопасности полетов, организации воздушного движения, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития и охраны окружающей среды. В документе содержится призыв к приоритизации потребностей, установленных в планах действий, и к проведению оценки результатов наращивания потенциала посредством использования ключевых показателей эффективности (КПЭ). Далее в нем содержится призыв к транспарентности посредством доступа к документации и результатам проверок, касающихся ранее проведенных мероприятий по наращиванию потенциала. В документе, помимо прочего, Ассамблее рекомендуется: i) признать практические преимущества и взаимодополняемость деятельности по наращиванию потенциала, осуществляемой различными заинтересованными сторонами; ii) предложить ИКАО разработать ориентированный на конкретные результаты подход, в том числе использование ключевых показателей эффективности в целях оценки действенности, эффективности и устойчивости результатов мероприятий по наращиванию потенциала; и iii) предложить ИКАО, государствам-членам, организациям и отрасли использовать существующие инструменты, например базу данных ИКАО по реестру оказания помощи по поддержке внедрения и развития (ISDAL) для обмена информацией об их мероприятиях по наращиванию потенциала.

15.8 В документе A39-WP/141, представленном Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), приведена информация о реализации проекта "Совместная разработка мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в Содружестве Независимых Государств" (COSCAP-CIS). В нем изложены достигнутые результаты со времени начала реализации проекта в 2001 году в области подготовки авиационных специалистов при сотрудничестве с компаниями "Эрбас", "Боинг", а также с Федеральным авиационным управлением (ФАУ) Соединенных Штатов Америки в проведении более 100 семинаров, конференций и учебных курсов, в которых участвовали около 9000 авиационных специалистов стран региона. Обучение в рамках данного проекта проводилось по надзору за

безопасностью полетов, противообледенительной обработки воздушных судов и по конкретным типам воздушных судов.

15.9 В документе A39-WP/415, представленном Словакией от имени ЕС и его государств – членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, Ассамблея была проинформирована о вкладе Европы и постоянной поддержке целей инициативы NCLB. В добавлении к этому информационному документу содержится неполный перечень мероприятий по оказанию технической помощи и наращиванию потенциала в различных областях гражданской авиации, проведенных ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем в целях поддержки государств-бенефициариев в различных регионах. Эти мероприятия проводятся в дополнение к другим, не охваченным в настоящем документе инициативам, проводимым на двусторонней или многосторонней основе отдельными европейскими государствами.

15.10 Исполнительный комитет принял к сведению, что в течение текущего трехлетнего периода в осуществлении Программы технического сотрудничества ИКАО по-прежнему принимали участие государства, доноры и частные организации, в результате чего в рамках Программы было освоено в целом 389,7 млн долл. США и выполнено в среднем по 110 проектов в год в 150 государствах во всех регионах. Комитет был также проинформирован о том, что финансовые результаты деятельности за первые шесть месяцев 2016 года дают позитивный прогноз на предстоящий трехлетний период. В плане практической реализации Генеральный секретарь подтвердила, что, учитывая интенсивное внедрение технических достижений в гражданской авиации, Программа технического сотрудничества продолжит играть важную роль в оказании поддержки государствам – членам ИКАО. Комитет отметил также особую важность консолидации в этот период системы управления качеством Управления технического сотрудничества (ТСВ) и получения всеми секциями ТСВ по состоянию на октябрь 2014 года сертификатов соблюдения Стандарта ИСО 9001:2008.

15.11 Комитет утвердил создание IPAВ и соответствующего добровольного фонда в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" для устранения недостатков, выявленных в ходе проверок ИКАО, реагирования на чрезвычайные ситуации, а также для содействия самодостаточности и росту. Государствам – членам ИКАО, финансовым учреждениям, авиационной отрасли и другим заинтересованным сторонам предлагается участвовать в Программе путем предоставления на устойчивой основе финансовых и людских ресурсов.

15.12 Была высказана поддержка усилению надзора ИКАО над ее службой закупок посредством повышения прозрачности и обмена информацией относительно деятельности поставщиков. В частности, было рекомендовано запросить у государств информацию о поставщиках и качестве предоставляемых услуг в соответствии с обязательствами ИКАО в части качества обслуживания потребителей и ее совместной ответственности за проекты, реализуемые с помощью ее Управления технического сотрудничества. Юридическому управлению было рекомендовано изучить правовые вопросы, вытекающие из предложения Доминиканской Республики в документе A39-WP/383. Комитет принял к сведению, что во исполнение рекомендации Объединенной инспекционной группы Организации Объединенных Наций ИКАО в рамках затрагивающих всю организацию усилий по обеспечению профессиональной добросовестности закупочной деятельности уже разрабатывает политику в области санкций в отношении поставщиков на основе Рамочной модели политики в вопросах определения санкций в отношении поставщиков Организации Объединенных Наций, которая будет представлена на рассмотрение и утверждение Совета в ходе следующей сессии в 2017 году.

15.13 Комитет согласился с необходимостью в содействии финансовой поддержке введения в развивающихся странах программ в области окружающей среды, включая эффективное

внедрение глобальных рыночных мер (ГРМ) ИКАО. Приняв к сведению роль международного сотрудничества в мобилизации ресурсов и потенциальные направления двусторонней помощи, Комитет также признал преимущества, предоставляемые существующим механизмом оказания помощи и добровольными фондами.

15.14 Исполнительный комитет признал важность регионального сотрудничества для совершенствования систем гражданской авиации и смежной инфраструктуры и развития людских ресурсов в соответствии с региональными аэронавигационными планами посредством обмена знаниями, согласования правил и мероприятий по наращиванию потенциала, в частности ввиду ощутимых достижений Южноамериканских государств, что привело к значительному улучшению показателей эффективной реализации (ЕИ) критических элементов в регионе. Вследствие этого Комитет рекомендовал Ассамблее призвать государства – члены ИКАО сотрудничать для достижения общих целей путем реализации региональных и субрегиональных проектов технического сотрудничества.

15.15 В свете своих дискуссий Исполнительный комитет предлагает Ассамблее:

- a) рекомендовать государствам-членам, финансовым учреждениям, авиационной отрасли и другим заинтересованным сторонам участвовать в Программе ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров путем выделения на устойчивой основе финансовых и людских ресурсов;
- b) поручить Генеральному секретарю передать на рассмотрение Юридического управления правовые вопросы, вытекающие из предложения Доминиканской Республики в документе А39-WP/383;
- c) поручить Генеральному секретарю изучить возможность создания программы технической помощи в области охраны окружающей среды ИКАО с учетом существующих и новых партнерских отношений в целях эффективного использования ресурсов;
- d) рекомендовать государствам-членам сотрудничать для достижения общих целей посредством реализации региональных и субрегиональных проектов в области технического сотрудничества.

15.16 Комитет также согласился представить для принятия Пленарным заседанием приведенные ниже резолюции, представленные Советом в документе А39-WP/47 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи*" и в документе А39-WP/45 "*Программа ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров*":

Резолюция 15/1. Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи

Ассамблея,

принимая во внимание, что Совет утвердил новую политику в области технической поддержки в виде технической помощи и технического сотрудничества, которая была одобрена 38-й сессией Ассамблеи,

принимая во внимание, что "техническим сотрудничеством" является любой проект, проведение которого просят и финансируют государства и/или организации и который осуществляется с помощью Управления технического сотрудничества по принципу самокупаемости, когда компенсируются все прямые и косвенные расходы, относящиеся к проекту,

принимая во внимание, что "технической помощью" является любая оказываемая ИКАО государствам помощь, финансируемая из регулярного бюджета и/или добровольных фондов, и осуществляемая каким-либо управлением/бюро в зависимости от характера и продолжительности проекта,

1. *постановляет*, что прилагаемые к настоящей резолюции добавления представляют собой сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи по состоянию на день закрытия 39-й сессии Ассамблеи;

2. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А36-17.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Программы технического сотрудничества и технической помощи ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что рост и модернизация гражданской авиации могут внести важный вклад в экономическое развитие государств,

принимая во внимание, что гражданская авиация играет важную роль в техническом, экономическом, социальном и культурном развитии всех и, особенно, развивающихся стран, а также в их субрегиональном, региональном и глобальном сотрудничестве,

принимая во внимание, что ИКАО может оказывать помощь государствам в развитии их гражданской авиации и в то же время способствовать реализации своих Стратегических целей,

принимая во внимание, что резолюция 222 (IX)А Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций от 15 августа 1949 года, утвержденная резолюцией Генеральной Ассамблеи от 16 ноября 1949 года и одобренная резолюцией А4-20 Ассамблеи ИКАО, поручила всем организациям системы Организации Объединенных Наций в полном объеме участвовать в расширенной Программе технической помощи для целей экономического развития и что ИКАО как специализированное учреждение Организации Объединенных Наций в области гражданской авиации в 1951 году начала осуществление проектов технического сотрудничества и технической помощи, финансируемых со специального счета Организации Объединенных Наций для технической помощи, открытого в соответствии с вышеупомянутой резолюцией,

принимая во внимание, что в связи с образованием большого дефицита в период 1983–1995 гг. потребовалось определить новую политику в области технического сотрудничества и технической помощи и новую организационную структуру Управления технического сотрудничества,

принимая во внимание, что осуществление Новой политики в области технического сотрудничества и технической помощи, одобренной 31-й сессией Ассамблеи и основанной на постепенной реализации концепции "кадрового костяка", интеграции Управления технического

сотрудничества в структуру Организации и создании механизма финансирования реализации целей ИКАО, а также на новой организационной структуре Управления технического сотрудничества, введенной в 1990-е годы, позволило значительно уменьшить расходы и существенно улучшить финансовое положение программ технического сотрудничества и технической помощи,

принимая во внимание, что цели Новой политики подчеркивают важную роль программ технического сотрудничества и технической помощи в деле глобального внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и аэронавигационных планов (АНП) ИКАО, а также в развитии инфраструктуры гражданской авиации и людских ресурсов развивающихся стран, нуждающихся в техническом сотрудничестве или технической помощи со стороны ИКАО,

принимая во внимание, что стандартизация и контроль за внедрением SARPS остаются важными функциями Организации и особо отмечается роль ИКАО в обеспечении внедрения и оказании поддержки Договаривающимся государствам,

принимая во внимание, что резолюция А35-21 призвала Совет и Генерального секретаря принять структуру и механизм, предусматривающие использование ориентированной на коммерческие принципы практики, обеспечивающей плодотворное сотрудничество с партнерами по финансированию и государствами-получателями,

принимая во внимание, что Совет согласился с необходимостью предоставления Управлению технического сотрудничества большей оперативной гибкости при осуществлении надлежащего надзора и контроля за деятельностью в области технического сотрудничества и технической помощи,

принимая во внимание, что вся деятельность Организации в области технического сотрудничества по-прежнему основывается на принципе возмещения затрат и следует принимать меры по сведению к минимуму, насколько это возможно, административных и оперативных расходов,

принимая во внимание, что доход программ технического сотрудничества и технической помощи и соответствующие поступления по линии Фонда на административное и оперативное обслуживание (АОС) в течение трехлетнего периода и в последующие годы точно оценить нельзя и что они могут существенно меняться в зависимости от неподконтрольных ИКАО различных факторов,

принимая во внимание, что Совет принял политику возмещения расходов в части распределения затрат между регулярным бюджетом и Фондом АОС на обслуживание, предоставляемое Регулярной программой Управлению технического сотрудничества, и обслуживание, предоставляемое Управлением технического сотрудничества Регулярной программе,

Программы технического сотрудничества и технической помощи

1. *признает* важную роль программ технического сотрудничества и технической помощи в содействии достижению стратегических целей Организации;
2. *подтверждает*, что программы технического сотрудничества и технической помощи, осуществляемые в рамках правил, положений и процедур ИКАО, являются постоянным приоритетным видом деятельности ИКАО, дополняя функции Регулярной программы по оказанию государствам поддержки в эффективном выполнении SARPS и АНП, а также в развитии инфраструктуры их администраций гражданской авиации и людских ресурсов;

3. *подтверждает*, что в рамках имеющихся финансовых возможностей следует укрепить программы технического сотрудничества и технической помощи ИКАО на уровне региональных бюро и полевых постов, с тем чтобы предоставить Управлению технического сотрудничества возможность более действенно и эффективно исполнять свою роль без увеличения расходов на проекты;

4. *подтверждает*, что Управление технического сотрудничества является одним из основных средств оказания ИКАО помощи государствам в устранении недостатков в области гражданской авиации на благо всего международного сообщества гражданской авиации;

5. *заявляет*, что улучшения координации деятельности ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи следует добиваться путем четкого разграничения полномочий и видов деятельности каждого управления и расширения сотрудничества, а также за счет более тесной координации программ технического сотрудничества и технической помощи ИКАО в целях предотвращения дублирования и избыточности;

6. *подтверждает*, что в случае возникновения финансового дефицита в АОСР по итогам любого финансового года такой дефицит должен вначале покрываться из накопленного излишка в Фонде АОСР, а обращение за помощью в бюджет Регулярной программы будет являться крайней мерой;

7. *порукает* Генеральному секретарю внедрить меры повышения эффективности, направленные на постепенное снижение расходов на административное обеспечение, относимых на счет проектов по линии технического сотрудничества и технической помощи;

8. *подтверждает*, что возмещаемые Организацией затраты на вспомогательное обслуживание, предоставляемое Управлению технического сотрудничества, должны быть непосредственно и исключительно связаны с деятельностью по проектам в целях сведения к минимуму административных вспомогательных расходов;

ИКАО как признанное учреждение в области гражданской авиации

9. *рекомендует* государствам-донорам, финансирующим учреждениям и другим партнерам по развитию, включая авиационную отрасль и частный сектор, по мере возможности отдавать предпочтение ИКАО для определения, разработки, анализа, осуществления и оценки проектов гражданской авиации в области технического сотрудничества и технической помощи и *просит* Генерального секретаря продолжать поддерживать контакты с такими организациями и с потенциальными государствами-получателями в целях выделения средств на развитие гражданской авиации с использованием ИКАО в качестве учреждения-исполнителя;

10. *рекомендует* государствам, получающим помощь на двусторонней основе или другие виды помощи из бюджетов государств, рассмотреть вопрос о целесообразности использования программ технического сотрудничества и технической помощи ИКАО в целях оказания поддержки осуществлению своих программ в области гражданской авиации;

Расширение деятельности ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи

11. *подтверждает*, что при переходе к ориентированной на коммерческие принципы деятельности Управления технического сотрудничества необходимо обеспечивать поддержание хорошей репутации ИКАО;

12. *подтверждает* необходимость распространения осуществляемой ИКАО практике технического сотрудничества и технической помощи на негосударственные организации (публичные или частные), непосредственно задействованные в гражданской авиации, в осуществлении стратегических целей ИКАО, при этом такое сотрудничество и помощь должны охватывать, помимо прочего, те виды деятельности, которые традиционно осуществлялись национальными администрациями гражданской авиации и которые частично приватизируются, но государство, тем не менее, по-прежнему несет ответственность по Чикагской конвенции за качество предоставляемого обслуживания и его соответствие SARPS ИКАО, и *порукает* Генеральному секретарю информировать соответствующие полномочные органы гражданской авиации о технических аспектах проекта сразу же после начала переговоров с негосударственными организациями;

13. *подтверждает*, что ИКАО следует расширить предоставляемые по запросу услуги в области технического сотрудничества и технической помощи негосударственным организациям (публичным и частным), которые выполняют в Договаривающихся государствах проекты в области гражданской авиации, направленные на повышение безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности международного воздушного транспорта, и *порукает* Генеральному секретарю рассматривать в индивидуальном порядке просьбы от таких организаций об осуществлении сотрудничества и предоставлении помощи со стороны ИКАО в традиционных областях технического сотрудничества и технической помощи, уделяя особое внимание соответствию проектов SARPS ИКАО и, в зависимости от обстоятельств, соответствующим национальным принципам и нормативным положениям, опубликованным государством-получателем;

Соглашения о техническом сотрудничестве и технической помощи

14. *подтверждает*, что ИКАО при осуществлении своих программ технического сотрудничества и технической помощи использует соглашения о целевых фондах (ЦФ), соглашения об управленческом обслуживании (СУО), Службу закупок для гражданской авиации (СЗГА) и другие рамочные соглашения и механизмы финансирования, которые могут потребоваться для оказания максимального содействия и помощи заинтересованным сторонам, осуществляющим проекты гражданской авиации;

15. *с удовлетворением отмечает* инициативу государств по более активному использованию этих механизмов для технического сотрудничества и получения технической помощи в области гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Финансирование программ технического сотрудничества и технической помощи

Ассамблея,

принимая во внимание, что финансовых средств, выделяемых на техническое сотрудничество и техническую помощь в области гражданской авиации, недостаточно для удовлетворения потребностей гражданской авиации, особенно в развивающихся странах,

принимая во внимание, что Программа технического сотрудничества, за немногими исключениями, финансируется развивающимися странами, предоставляющими средства для своих собственных проектов,

принимая во внимание, что Программа технической помощи финансируется за счет добровольных фондов ИКАО и регулярного бюджета Организации,

принимая во внимание, что администрации гражданской авиации наименее развитых стран в первую очередь нуждаются в наибольшей поддержке, при этом более всего полагаясь на финансовые учреждения и отраслевые организации в обеспечении финансирования своих проектов технического сотрудничества,

принимая во внимание, что финансирование по линии ПРООН в основном направлено на сектора развития, не относящиеся к гражданской авиации, и финансовый вклад ПРООН в деятельность гражданской авиации значительно снизился до уровня, составляющего менее 1 % от объема программ технического сотрудничества и технической помощи ИКАО, хотя ПРООН по-прежнему оказывает ИКАО административную поддержку на страновом уровне,

принимая во внимание, что быстрое техническое развитие в гражданской авиации требует от развивающихся стран значительных расходов на авиационные наземные средства, чтобы соответствовать уровню этого развития, и обуславливает постоянный рост потребностей в подготовке национального авиационного персонала, для удовлетворения которых они не располагают финансовыми ресурсами и учебными средствами,

принимая во внимание, что Ассамблея ввела механизм финансирования реализации целей ИКАО, предназначенный для мобилизации дополнительных ресурсов на проекты технического сотрудничества и технической помощи, которые считаются необходимыми для поддержки внедрения SARPS и средств и служб, указанных в АНП, а также для выполнения связанных с проверками рекомендаций ИКАО и устранения выявленных недостатков,

принимая во внимание, что финансирующие учреждения ожидают от тех, кто осуществляет финансируемые ими проекты, быстрой и эффективной реализации проектов, а также предоставления в реальном времени подробной информации о ходе выполнения и финансирования проектов,

1. *предлагает* финансирующим учреждениям, государствам-донорам и другим партнерам по развитию, включая отраслевые структуры и частный сектор, уделить первостепенное внимание вопросам развития подсектора воздушного транспорта в развивающихся странах и *порукает* Президенту Совета, Генеральному секретарю и Секретариату активизировать свои контакты с Организацией Объединенных Наций, включая ПРООН, в целях увеличения их вклада в проекты по линии технического сотрудничества и технической помощи ИКАО;

2. *обращает внимание* финансирующих учреждений, государств-доноров и других партнеров по обеспечению развития на тот факт, что ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, занимающимся гражданской авиацией, и как таковое признается Организацией Объединенных Наций компетентным органом в деле осуществления технического сотрудничества с развивающимися странами и оказания им технической помощи по проектам в области гражданской авиации;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, имеющим дело с источниками финансирования, обращать внимание своих представителей в этих организациях на целесообразность сотрудничества и оказания помощи по проектам в области гражданской авиации, особенно если они необходимы для обеспечения жизненно важной инфраструктуры воздушного транспорта и/или экономического развития страны;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам уделять особое внимание вопросам развития гражданской авиации и, обращаясь для этих целей к внешним

источникам сотрудничества и помощи, оговаривать с финансирующими учреждениями на соответствующем правительственном уровне, что они хотели бы привлечь ИКАО в качестве учреждения-исполнителя финансируемых ими проектов в области гражданской авиации;

5. *поощряет* действия развивающихся стран по изысканию средств на развитие их гражданской авиации из всех надлежащих источников в дополнение к средствам, поступающим по линии национальных бюджетов, финансирующих учреждений, государств-доноров и других партнеров по развитию, с тем чтобы такое развитие могло осуществляться максимально быстрыми темпами;

6. *признает*, что взносы доноров из внебюджетных источников позволят программам технического сотрудничества и технической помощи расширять объём предоставляемых государствам услуг, связанных с обеспечением безопасности полетов, безопасности аэронавигации, охраны окружающей среды и эффективности гражданской авиации, тем самым дополнительно способствуя достижению стратегических целей, в частности внедрению SARPS и устранению недостатков, выявленных в ходе проверок;

7. *уполномочивает* Генерального секретаря получать от имени Программы технического сотрудничества и технической помощи финансовые взносы и взносы в натуральном выражении на проекты технического сотрудничества и технической помощи, включая добровольные взносы в виде стипендий, грантов, учебного оборудования и средств на обучение, от государств, финансирующих учреждений и из других публичных и частных источников и выступать в качестве посредника между государствами в вопросах предоставления стипендий, грантов и учебного оборудования;

8. *настоятельно рекомендует* тем государствам, которые располагают соответствующими возможностями, выделять Программе технического сотрудничества и технической помощи ИКАО дополнительные средства через добровольные фонды ИКАО на реализацию проектов в области гражданской авиации;

9. *призывает* государства и других партнеров по развитию, включая отраслевые структуры и частный сектор, способствовать деятельности механизма финансирования реализации целей ИКАО, который позволяет им участвовать в осуществлении проектов ИКАО в области гражданской авиации;

10. *просит* Совет предоставлять развивающимся странам консультации и помощь в получении поддержки со стороны финансирующих учреждений, государств-доноров и других партнеров по обеспечению развития в осуществлении таких региональных и субрегиональных программ ИКАО в области безопасности полетов и авиационной безопасности, как Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержания летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и Совместная программа по авиационной безопасности (CASP).

ДОБАВЛЕНИЕ С

Осуществление программ технического сотрудничества и технической помощи

Ассамблея,

принимая во внимание, что целью ИКАО является обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что осуществление проектов технического сотрудничества и технической помощи дополняет деятельность по достижению стратегических целей ИКАО по линии Регулярной программы,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства все чаще обращаются в ИКАО за получением консультаций и оказанием технического сотрудничества и технической помощи в целях внедрения SARPS и развития их гражданской авиации путем укрепления их управленческого аппарата, модернизации инфраструктуры и развития людских ресурсов,

принимая во внимание необходимость проведения в срочном порядке эффективных последующих и корректирующих действий по итогам проверок по линии Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов/механизма непрерывного мониторинга (УППКБП МНМ) и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) для оказания государствам помощи в устранении выявленных недостатков, включая вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что финансирование программ технического сотрудничества и технической помощи из внебюджетных источников позволяет ИКАО через ее Управление технического сотрудничества предоставлять первоначальную поддержку государствам в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок по линии МНМ УППКБП, координируемых миссий ИКАО по валидации (ICVM) и УППАБ,

принимая во внимание, что осуществление Управлением технического сотрудничества или любой другой третьей стороной за рамками ИКАО проектов в соответствии с SARPS ИКАО позволяет значительно повысить безопасность полетов, авиационную безопасность и эффективность гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что оценки ex-post facto могут представлять собой ценный инструмент для определения воздействия проектов на авиацию и планирования будущих проектов,

принимая во внимание, что негосударственные организации (публичные и частные), выполняющие проекты для Договаривающихся государств в области гражданской авиации, все чаще обращаются в ИКАО через Управление технического сотрудничества за предоставлением консультаций и оказанием технического сотрудничества, и технической помощи в традиционных областях технического сотрудничества и технической помощи и обеспечением соответствия проектов положениям SARPS ИКАО,

1. *обращает внимание* Договаривающихся государств, обращающихся за оказанием технического сотрудничества и технической помощи, на преимущества, которые могут быть получены от осуществления четко определенных проектов, основанных на планах развития гражданской авиации;

2. *обращает внимание* Договаривающихся государств на сотрудничество и помощь, оказываемые ИКАО в рамках таких субрегиональных и региональных проектов как COSCAP и CASP, и *настоятельно рекомендует* Совету и впредь уделять первоочередное внимание вопросам управления такими проектами и осуществления их через программы технического сотрудничества и технической помощи ввиду больших преимуществ, которые могут быть получены от таких проектов;

3. *настоятельно рекомендует* государствам уделять первоочередное внимание вопросам подготовки своего национального технического, эксплуатационного и управленческого персонала

гражданской авиации путем разработки всеобъемлющей программы обучения и *напоминает* государствам о важности выделения достаточных ассигнований на такую подготовку и о необходимости создания надлежащих стимулов для удержания такого персонала для работы по специальности после завершения подготовки;

4. *поощряет* согласованные усилия государств по дальнейшему развитию существующих учебных центров и поддержке региональных учебных центров, расположенных у них, для повышения квалификации их национального персонала гражданской авиации, если такая подготовка не осуществляется на национальном уровне, с тем чтобы способствовать созданию в таких регионах систем подготовки на основе самообеспечения;

5. *настоятельно рекомендует* государствам, с которыми осуществляется техническое сотрудничество и которые получают техническую помощь через ИКАО, избегать задержек в осуществлении проектов путем обеспечения своевременного принятия решений в отношении экспертов, подготовки и компонентов закупок в соответствии с условиями проектных соглашений;

6. *обращает внимание* Договаривающихся государств на Службу закупок для гражданской авиации (СЗГА), созданную в ИКАО с целью оказания помощи развивающимся странам в закупке дорогостоящего оборудования для гражданской авиации и заключении контрактов на техническое обслуживание;

7. *просит* Договаривающиеся государства и, в частности, развивающиеся страны поощрять подачу заявлений высококвалифицированными техническими экспертами о включении их в картотеку экспертов программ технического сотрудничества и технической помощи ИКАО;

8. *поощряет* использование государствами предлагаемых Управлением технического сотрудничества на основе возмещения расходов услуг по обеспечению качества при надзоре за проектами, осуществляемыми третьими сторонами вне программ технического сотрудничества и технической помощи ИКАО, включая рассмотрение их соответствия SARPS ИКАО;

9. *призывает* государства и доноров предусмотреть, обеспечив финансирование, оценки ex-post facto результатов их проектов в области гражданской авиации в качестве составного элемента планирования и реализации проектов.

Резолюция 15/2. Программа ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации каждое государство-член обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, аэропортов, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что многие государства испытывают трудности с соблюдением своих обязательств по Конвенции и по-прежнему существуют различия в уровне внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО,

принимая во внимание, что ряд государств испытывают нехватку финансовых и людских ресурсов и не могут надлежащим образом устранять недостатки в своих системах гражданской авиации,

принимая во внимание, что ИКАО играет ведущую роль в оказании содействия во внедрении SARPS и в устранении недостатков в области гражданской авиации путем координации процесса оказания помощи и мобилизации ресурсов среди авиационных партнеров,

принимая во внимание необходимость и желательность оказания помощи государствам в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок ИКАО в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, в развитии потенциала в деле внедрения SARPS ИКАО, в реагировании на чрезвычайные ситуации, затрагивающие авиационные системы государств, а также в укреплении экономической самостоятельности и содействии росту,

напоминая о резолюции 70/129 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций "Интеграция добровольчества в дело мира и развития: план действий на следующее десятилетие и последующий период",

признавая, что добровольческая деятельность с учетом ее разнообразия, универсальности и ценностей может быть мощным инструментом развития и существенным подспорьем для правительств и партнеров во всем мире, потенциал которой в качестве дополнительного ресурса оказания технической поддержки следует использовать в полной мере,

принимая во внимание, что квалифицированные и опытные авиационные специалисты из ИКАО, авиационной отрасли, государств и частного сектора представляют собой бесценный источник знаний и могут внести вклад в устойчивое развитие гражданской авиации,

1. *активно поддерживает* добровольческую деятельность в качестве важного и значимого инструмента, позволяющего квалифицированным экспертам принимать позитивное участие в процессе устойчивого развития гражданской авиации во всем мире;

2. *поддерживает* принятые Советом решения об учреждении и развитии Программы ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV);

3. *призывает* квалифицированных и опытных авиационных специалистов из ИКАО, государств, авиационной отрасли и частного сектора к действенному участию и интеграции в качестве волонтеров в программах и проектах технической помощи/сотрудничества ИКАО посредством IPAV;

4. *предлагает* Договаривающимся государствам в соответствующих случаях предусматривать использование IPAV для целей технической помощи/сотрудничества;

5. *подчеркивает*, что выделение надлежащих средств на добровольческую деятельность имеет ключевое значение, для того чтобы в полной мере задействовать потенциал добровольчества и IPAV;

6. *призывает* Договаривающиеся государства и другие заинтересованные стороны, имеющие такую возможность, в координации с международным сообществом гражданской авиации участвовать в IPAV, выделяя финансовые и людские ресурсы для оказания поддержки усилиям развивающихся и наименее развитых государств по соблюдению своих обязательств в рамках Конвенции о международной гражданской авиации;

7. *предлагает* государствам-донорам, финансовым учреждениям и другим партнерам по развитию обеспечить устойчивое финансирование для администрирования, мониторинга и реализации IPAV через добровольный фонд IPAV;

8. *призывает* Совет и впредь оказывать поддержку и содействие в развитии IPAV.

Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

16.1 На своем 5-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос политики в сфере авиационной безопасности на основе доклада Совета (WP/14) по всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS) и доклада Совета о разработке Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (WP/15). С учетом этой информации Комитет также рассмотрел предложение Совета относительно обновления *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности* (WP/16) и предложение о новой резолюции *"Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"* (WP/17). Кроме того, государствами и наблюдателями было представлено 23 документа: WP/98, 99, 131, 132, 136, 145, 175, 177, 180, 184, 187, 198, 219, 238, 254, 310, 311, 312, 315, 327, 330, 361 и 373.

16.2 Для того чтобы задать контекст для обсуждения вышеупомянутых документов, Комитет рассмотрел предоставленную Францией, Новой Зеландией и Соединенным Королевством последнюю информацию о резолюции 2309 (2016) по авиационной безопасности, которая была принята на специальном заседании Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (ООН) 22 сентября 2016 года, и заслушал отчет Генерального секретаря о представленном ему брифинге для Совета Безопасности ООН.

16.3 Генеральный секретарь ИКАО далее сообщила, что в резолюции 2309 (2016) террористическая угроза глобальной гражданской авиации признается в качестве угрозы международному миру и безопасности, содержатся призыв ко всем государствам принять эффективные меры по противодействию этой угрозе и настоятельный призыв ко всем государствам взаимодействовать с ИКАО в целях содействия эффективному внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, касающихся авиационной безопасности.

16.4 Усилия Совета Безопасности ООН по укреплению международного сотрудничества и взаимодействия в противодействии угрозе, создаваемой для гражданской авиации террористами, получили широкую поддержку в Комитете, который признал, что резолюция ООН по терроризму и авиационной безопасности поможет повысить осведомленность об угрозе для гражданской авиации, укрепит существующую международную систему стандартов в сфере авиационной безопасности и будет способствовать принятию эффективных мер по устранению этой угрозы. Делегаты также признали, что данная резолюция послужит основным инструментом для ИКАО и ее государств – членов в процессе упорядочения и корректировки приоритетов в сфере авиационной безопасности. Несколько государств-членов сослались на резолюцию 2309, подчеркнув при этом необходимость ускорить разработку Глобального плана авиационной безопасности (ГПАБ).

16.5 Касательно сотрудничества между ООН и ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности делегаты поддержали призыв Совета Безопасности ООН к постоянному сотрудничеству между ИКАО и соответствующими органами ООН, в частности Исполнительным директором Контртеррористического комитета ООН в целях выявления пробелов и слабых мест в обеспечении авиационной безопасности, Целевой группой ООН по осуществлению контртеррористических операций в вопросах содействия оказанию технической помощи и наращиванию потенциала в области авиационной безопасности и Контртеррористическим комитетом ООН.

16.6 В документе WP/14 Совет представил информацию об основных достижениях в реализации ICASS в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг., отметив постоянный прогресс в реализации стратегии и извлеченные уроки. Совет также предлагает продлить реализацию

ICASS на трехлетний период 2017–2019 гг. в ожидании утверждения глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

16.7 С учетом результатов и достигнутого прогресса в реализации ICASS в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг. Совет представил в документе WP/15 предложение разработать ГПАБ. В этом документе будут отражены потребности государств и регионов, и он призван направлять усилия всех государств и других заинтересованных сторон по повышению уровня авиационной безопасности на основе согласованных на международном уровне целей и задач.

16.8 В соответствии с поручением, данным на 38-й сессии Ассамблеи, и с учетом развития событий в области авиационной безопасности после 38-й сессии Ассамблеи и будущих приоритетов ИКАО в этой области Совет в документе WP/16 представил предложение по пересмотру резолюции А38-15 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности"*.

16.9 В стремлении и далее способствовать реализации последовательного и согласованного подхода к управлению киберугрозами и факторами риска Совет в документе WP/17 предлагает проект резолюции о том, как лучше решать проблему кибербезопасности в гражданской авиации. Эта резолюция нацелена на решение проблем кибербезопасности на основе единого, комплексного и функционального подхода, и в ней подчеркивается важность и настоятельная необходимость защиты критически важных систем инфраструктуры гражданской авиации от киберугроз. В ней также говорится о необходимости добиться глобальной решимости со стороны ИКАО, ее государств – членов и отраслевых заинтересованных сторон предпринимать действия, направленные на совместное и систематическое решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации и борьбу с соответствующими угрозами и рисками.

16.10 В документе WP/98 Словакия от имени Европейского союза и его государств – членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации представила предложения относительно приоритетов в области авиационной безопасности. Эти предложения основаны на уроках, извлеченных из реализации резолюции А38-15 Ассамблеи и программы работы ИКАО на 2014–2016 гг., и их необходимо отразить в изменениях к резолюции А38-15 Ассамблеи и учесть при определении приоритетных направлений работы Организации в области авиационной безопасности на трехлетний период 2017–2019 гг.

16.11 В документе WP/99 Соединенные Штаты Америки и Европейский союз и его государства – члены, другие государства – члены Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛЬ выступают за согласованный подход к борьбе с киберугрозами. В этом документе одобряется совместный подход к управлению факторами риска в авиации, который будет определять общие принципы и методы выявления, оценки связанных с киберугрозами факторов риска и их смягчения в целях достижения глобальной и последовательной киберустойчивости. Кроме того, в документе подчеркивается настоятельная необходимость обмена информацией о киберинцидентах и угрозах в целях содействия достижению глобальной киберустойчивости и борьбы с постоянно изменяющимся характером кибератак.

16.12 В документе WP/145 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) подчеркивает важность отслеживания новых и возникающих угроз и заблаговременной разработки мер и инструктивного материала для смягчения риска, связанного с такими угрозами. В этом документе, в частности, отмечается рост количества атак в неконтролируемой зоне и угроз, создаваемых лицами, не являющимися пассажирами, например работниками аэропортов. Признавая достигнутый ИКАО прогресс по вопросу безопасности в неконтролируемых зонах аэропортов, о котором свидетельствует недавнее повышение статуса соответствующих положений

Рекомендуемой практики в Приложении 17 до уровня стандартов, авторы документа призывают принять меры по разработке дополнительного инструктивного материала и наращиванию потенциала в целях оказания государствам-членам помощи в борьбе с инсайдерской угрозой.

16.13 В документе WP/175 Сингапур от имени 23 государств-членов подчеркивает особую важность решения проблем, связанных с киберугрозами. Исходя из основных вопросов, обсуждавшихся на Конференции по кибербезопасности в гражданской авиации, проходившей в Сингапуре в июле 2015 года, в этом документе предлагается ряд возможных мер для принятия регулируемыми органами и заинтересованными сторонами в рамках принципов и при лидирующей роли ИКАО. В нем, в частности, содержится призыв осуществлять между организациями обмен информацией и передовой практикой в области кибербезопасности гражданской авиации в целях оказания государствам и заинтересованным сторонам помощи в совместном и коллективном обнаружении тенденций, выявлении угроз и разработке эффективных мер противодействия.

16.14 В документе WP/177, представленном Соединенными Штатами Америки, говорится об опыте проведения самооценок в сфере авиационной безопасности. В нем предлагается рассматривать в следующем трехлетнем периоде в качестве высокоприоритетной задачи в области авиационной безопасности доработку и совершенствование имеющихся у государств средств для реализации Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и проведение оценок систем обеспечения безопасности. Такие средства могут включать информацию и передовую практику, касающиеся способов совершенствования процесса самооценки как части национальных программ контроля качества в сфере авиационной безопасности. Причинно-следственный анализ данных о соблюдении может указывать на то, что проблемы с внедрением носят системный характер и требуют внимания на основополагающем уровне.

16.15 В то время как ИКАО и ее государства – члены традиционно уделяют основное внимание выявлению внешних угроз гражданской авиации, Соединенные Штаты Америки в документе WP/180 отмечают, что авиационные системы остаются уязвимыми для инсайдерского риска, который существует в каждой отрасли, включая гражданскую авиацию. В этом документе содержится настоятельный призыв к организациям гражданской авиации и другим ведомствам на постоянной основе предпринимать усилия, с тем чтобы распознавать, понимать инсайдерские угрозы и предпринимать надлежащие действия по их устранению и укреплять безопасность в прямом соответствии с главой 4 Приложения 17 "*Безопасность*", принимая во внимание накопленный Соединенными Штатами Америки опыт в решении инсайдерской проблемы и управлении соответствующим риском.

16.16 Необходимости большего признания эквивалентных мер авиационной безопасности, связанных с контролем в целях безопасности в отношении жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) и защищенных от несанкционированного вскрытия пакетов, посвящен документ WP/184, представленный Южной Африкой. Признавая основополагающее право государств-членов вводить ограничения на провоз ЖАГ транзитом через свои территории, авторы документа рекомендуют обеспечивать взаимное признание эквивалентных мер и расширить сотрудничество между государствами в этой связи.

16.17 В документе WP/187 Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) подчеркивает важность защиты всей цифровой информации и систем в авиационных сетях и призывает укрепить координацию между многими авиационными сообществами, использующими информационно-коммуникационные технологии (ИКТ). В этом документе также признается, что защита соответствующих средств от кибератак может осуществляться по-разному в рамках авиационной системы в соответствии с приоритетами

заинтересованных сторон. В этой связи в документе выражается поддержка единого подхода к решению проблем кибербезопасности, который должен соблюдаться в целях полного включения аспектов кибербезопасности в национальные, региональные и международные программы по безопасности.

16.18 В документе WP/198 Международный совет аэропортов (МСА) поддерживает предпринимаемые ИКАО действия в отношении обеспечения безопасности в неконтролируемой зоне и перечисляет ряд основных мер, которые считаются необходимыми для обеспечения безопасности в неконтролируемых зонах аэропортов, включая более совершенный механизм обмена информацией об угрозах между соответствующими структурами, такими как местные правоохранительные органы, разведывательные службы и аэропорты. В этом документе высказывается предостережение относительно возможного неправильного толкования аэропортами, организациями, ведомствами и государствами того, что входит в неконтролируемую зону. В нем также ставится под сомнение эффективность таких мер, как досмотр с помощью технических средств на входе в здание аэровокзала, что может создавать новые уязвимые места и цели для нападения в связи со скоплением людей в этих местах.

16.19 Опираясь на опыт недавно проведенной проверки по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ), Индия в документе WP/219 отмечает, что основа некоторых вопросов протокола (ВП) с точки зрения SARPS Приложения 17 не вполне ясна. В этом документе предпринимается попытка устранить разрыв между ВП и нормативными положениями и рекомендуется ввести некоторые новые SARPS и исключить некоторые ВП.

16.20 В документе WP/254 Нигерия подчеркивает проблемы, связанные с досмотром жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) во всем мире. В этом документе говорится об отсутствии согласованной политики и процесса обмена информацией о технологии досмотра, что является основной трудностью на пути отмены ограничений на провоз ЖАГ.

16.21 В документе WP/310 Российская Федерация поддерживает утверждение Советом ИКАО поправки 15 к Приложению 17 *"Безопасность"*, которой вводятся новые и обновленные Стандарты для борьбы с угрозой, которую представляют неконтролируемые зоны аэропорта. Далее в документе предлагается ввести новый Стандарт, регламентирующий установку государствами на входе в неконтролируемые зоны рентгеновского оборудования, стационарных и ручных металлоискателей, а также детекторов взрывчатых веществ в целях предварительного досмотра всех лиц, входящих в аэровокзальные комплексы и разработать дополнительный инструктивный материал.

16.22 В документе WP/311 Российская Федерация предлагает использовать на борту пассажирских воздушных судов и на стоянках воздушных судов систему видеонаблюдения в качестве средства объективного контроля, используемого в целях предупреждения и расследования актов незаконного вмешательства. В этом документе изложены преимущества оснащения воздушных судов и стоянок воздушных судов такими системами видеонаблюдения и предлагается поручить Совету ИКАО рассмотреть целесообразность разработки соответствующих требований.

16.23 В документе WP/312 Российская Федерация представила информацию об используемых ею рамках регулирования в сфере авиационной безопасности, которые учитывают имеющиеся в ее инфраструктурных объектах гражданской авиации уязвимые места и определяют надлежащие меры безопасности согласно установленной категоризации таких инфраструктурных объектов. В этом документе содержится призыв к государствам принять меры по дальнейшему

усилению обмена информацией в целях укрепления авиационной безопасности, возможностей заинтересованных сторон и инфраструктуры.

16.24 В документе WP/315 Колумбия представила обзор результатов работы региональной группы ИКАО/ЛАКГА по авиационной безопасности и упрощению формальностей в области систем управления авиационной безопасностью (СУАБ). В документе говорится о твердом намерении Группы разработать СУАБ в рамках национальной программы внедрения управления авиационной безопасностью в стремлении укрепить авиационную безопасность в регионе и за его пределами. Для достижения этого Группа призвала государства-члены оказывать поддержку в форме предоставления технических знаний.

16.25 В документе WP/327 Венесуэла выразила обеспокоенность отсутствием новой информации по ЖАГ, наблюдаемым в последнее время, и, в частности, отсутствием соответствующих Стандартов в Приложении 17 "*Безопасность*". Введение таких стандартов позволит принять единый международный подход к внедрению связанных с ЖАГ мер и средств контроля.

16.26 В документе WP/330 Панама изложила региональный опыт работы по созданию системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS), основанный на существующем инструктивном материале ИКАО, и обратилась к Ассамблее с предложением одобрить принятые меры в регионах NACC/SAM.

16.27 В информационном документе (WP/361) Китай изложил меры по проведению оценки риска для авиационной безопасности в зарубежных филиалах китайских авиоперевозчиков, в зарубежных аэропортах назначения и у иностранных перевозчиков выполняющих полеты в Китай.

16.28 В информационном документе (WP/136) Индия описала деятельность по введению систем основанного на биометрических данных контроля доступа во всех своих аэропортах с целью укрепить архитектуру авиационной безопасности в аэропортах Индии.

16.29 В информационном документе (WP/238) Индонезия представила доклад о ходе своей работы по созданию рамок политики обеспечения авиационной безопасности и внедрению стратегии в области авиационной безопасности, обращая внимание на инициативы в области авиационной безопасности, направленные на предотвращение актов незаконного вмешательства.

16.30 В информационном документе (WP/131) Испания представила информацию о мерах обеспечения авиационной безопасности в испанских аэропортах и на аэронавигационных средствах, а также о мерах обеспечения безопасности, связанных с каждым уровнем угрозы.

16.31 В информационном документе (WP/132) Испания обратила внимание на свои законодательные инициативы, касающиеся дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), и описала условия эксплуатации различных типов и виды деятельности ДПАС, а также конкретные требования к эксплуатантам ДПАС.

16.32 В информационном документе (WP/373) Всемирная таможенная организация (ВТамО) представила информацию о результатах, достигнутых после последней Ассамблеи в совместных проектах ИКАО/ВТамО, касающихся обеспечения безопасности авиационного груза и упрощения формальностей.

Обсуждение

Глобальные рамки

16.33 Комитет с удовлетворением отметил ход реализации ICASS в трехлетний период 2014–2016 гг. и поддержал предложение продолжать краткосрочную реализацию ICASS в трехлетний период 2017–2019 гг. на основании документа WP/14 до тех пор, пока он не будет заменен на Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

16.34 Поскольку существующая среда угроз и рисков требует сохранять высокий приоритет вопросов обеспечения авиационной безопасности в государствах, и учитывая замечания некоторых государств-членов, которые ссылались на резолюцию 2309 как на основной инструмент содействия реализации авиационной безопасности, Комитет поддержал предложение ускорить разработку ГПАБ на основании концепций, изложенных в документе WP/15. Комитет также принял к сведению поддержку и взносы со стороны государств и отрасли для обеспечения своевременной подготовки плана, включая приглашение экспертов для помощи в его составлении. Делегаты поддержали предложение представить проект плана для рассмотрения 28-м совещанием Группы экспертов по авиационной безопасности, запланированным на 2017 год.

16.35 Признавая важность консультаций с государствами и заинтересованными сторонами, Комитет призвал ИКАО обеспечить активное участие Группы экспертов по авиационной безопасности в разработке ГПАБ, а также рассмотреть возможность использования других форм поддержки со стороны государств, например путем предоставления специалистов в конкретной области.

Стратегические приоритетные задачи предстоящего трехлетнего периода

16.36 Широкую поддержку в рамках Комитета получило предложение о том, что с учетом стремительно развивающейся среды угроз и рисков и ожидаемого роста объема перевозок приоритеты на следующий трехлетний период следует определить следующим образом:

- a) укрепление усилий государств, отрасли и других заинтересованных сторон в обеспечении эффективного и неуклонного выполнения положений Приложения 17 "Безопасность" и SARPS Приложения 9 "Упрощение формальностей", касающихся вопросов авиационной безопасности;
- b) продолжение соответствующих мероприятий, направленных на решение и снижение проблемы риска, создаваемого инсайдерами, и более широкий обмен информацией, а также обмен успешными средствами и другими инструктивными указаниями по данному вопросу в рамках авиационного сообщества;
- c) повышение информированности, и наращивание потенциала и повышение культуры соблюдения авиационной безопасности в деле разработки и использования аналитических средств и методов, необходимых для проведения самооценок в целях эффективного внедрения SARPS; дополнительный инструктивный материал, подготовка персонала и других инструментов, содействующих активному внедрению эффективных мер авиационной безопасности и систем контроля качества;

- d) расширение международного сотрудничества в растущем числе угрожающих ситуаций для эффективного принятия дополнительных мер;
- e) совершенствование методики Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) для того, чтобы продолжать обеспечивать получение с ее помощью достоверной информации о стандартах мер обеспечения авиационной безопасности на земле;
- f) продолжение процесса повышения эффективности деятельности в области наращивания потенциала, тем самым способствуя повышению потенциала государств в деле устранения недостатков.

Кибербезопасность

16.37 Признавая срочность и важность защиты от киберугроз критически важной инфраструктуры гражданской авиации, ее систем обработки данных и информационных и коммуникационных технологий, Комитет согласился с необходимостью координированного подхода к обеспечению приемлемых и соизмеримых в глобальном масштабе возможностей им противостоять. В этой связи Комитет одобрил действия, предложенные в документе WP/175, и, в частности, создание глобальных рамок для заинтересованных сторон в области гражданской авиации по решению проблемы киберугрозы с использованием межотраслевого и единого подхода. Далее Комитет призвал государства и заинтересованные стороны отрасли создавать партнерства и механизмы сотрудничества государства/отрасли и участвовать в них на национальном и международном уровне для систематического обмена информацией о киберугрозах, инцидентах, тенденциях и мерах по уменьшению последствий.

16.38 В свете вышеизложенного Комитет рассмотрел проект резолюции *"По борьбе с киберугрозами в гражданской авиации"*, предложенной Советом в качестве примера демонстрации воли ИКАО и отрасли по решению проблемы киберугроз в рамках совместного, единообразного и глобального подхода. Признавая необходимость иметь последовательную и связную стратегию борьбы с киберугрозами и управления факторами риска, Комитет единогласно поддержал проект резолюции.

Безопасность в неконтролируемой зоне

16.39 Обсуждая угрозу, связанную с неконтролируемыми зонами аэропорта, Комитет с удовлетворением отметил, что предлагаемые новые и пересмотренные стандарты Приложения 17 *"Безопасность"* предусматривают оценку факторов риска и эффективную координацию и мобилизацию ресурсов между соответствующими органами для решения вопросов, касающихся неконтролируемой зоны, а не предписывают конкретные подходы или меры реагирования. В этой связи многие государства и Международный совет аэропортов (МСА) выступили против переноса или создания уязвимых мест при внедрении мер обеспечения безопасности в неконтролируемой зоне. Комитет согласился с тем, что эти меры следует подкреплять оценкой факторов риска, проводимой соответствующими полномочными органами. Поэтому Комитет придерживался мнения, что установление неконтролируемых зон и подготовка инструктивных и учебных материалов в этой связи должны соответствовать подходам и принципам, содержащимся в SARPS ИКАО, с учетом существующей практики.

Меры по борьбе с инсайдерской угрозой

16.40 Признавая, что гражданская авиация по-прежнему уязвима перед угрозами, создаваемыми инсайдерами, Комитет согласился с тем, что государствам следует пользоваться и обмениваться существующими инструктивным материалом и передовой практикой, предназначенными для борьбы с этой нарастающей угрозой. Комитет также согласился с тем, что ИКАО и ее государствам – членам следует играть важную роль в обеспечении того, чтобы авиационное сообщество лучше понимало масштаб нападений на авиационную систему с помощью инсайдеров и реагировало на них. Далее Комитет напомнил, что инструктивный материал по данному вопросу представлен в Руководстве ИКАО по авиационной безопасности (Doc 8973 Restricted), и рекомендовал обновлять его по мере необходимости, с учетом эволюции данной угрозы.

Жидкости, аэрозоли и гели

16.41 Комитет признал, что использование жидких взрывчатых веществ остается существенной проблемой в области обеспечения авиационной безопасности и принял к сведению поднятые Южной Африкой и Нигерией в документах WP/184 и WP/254 соответственно вопросы, касающиеся единообразия политики, обмена информацией и ускоренной подготовки инструктивных и учебных материалов по вопросам мер контроля за обеспечением авиационной безопасности применительно к жидкостям, аэрозолям и гелям (ЖАГ). Признавая фундаментальное право государств-членов ограничивать транзитную перевозку ЖАГ по своей территории, Комитет также призвал к взаимному признанию эквивалентных мер за счет большего сотрудничества между государствами. Ряд государств-членов выразил поддержку этим инициативам, и в этой связи Комитет поручил Группе экспертов по авиационной безопасности продолжать свою работу с учетом указанных выше документов.

16.42 Комитет рассмотрел предложение Венесуэлы в документе WP/327 о введении нового Стандарта в Приложение 17 "Безопасность", касающегося мер обеспечения безопасности, в число которых могут входить досмотр ЖАГ на входе в охраняемые зоны ограниченного доступа (SRA) аэропортов. Комитет согласился передать предложение о введении дополнительных стандартов Группе экспертов по авиационной безопасности для обсуждения и рассмотрения.

Приложение 17 и соответствующий инструктивный материал

16.43 Комитет принял к сведению предложение о подготовке дополнительных SARPS в сфере подготовки персонала, контроля качества, сотрудников службы безопасности на борту, обеспечения безопасности бортового питания и выявления поведенческих характеристик, с тем чтобы ликвидировать пробел между SARPS, касающимися обеспечения безопасности, и вопросами протокола УППАБ. По мнению Комитета, техническое обсуждение предлагаемых пересмотров SARPS и соответствующего инструктивного материала лучше всего провести в рамках Группы экспертов по авиационной безопасности.

16.44 Комитет принял к сведению предложения о включении положений о системах видеонаблюдения на борту воздушных судов и на местах стоянки воздушных судов в Приложение 17 "Безопасность", признавая, что этот вопрос в настоящее время рассматривается Группой экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) и остается важным для других групп экспертов ИКАО.

Прочие стратегические вопросы

16.45 Комитет высоко оценил усилия по внедрению системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута в регионе Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (NASS) и Южноамериканском регионе (SAM) и действия по достижению этой цели. Делегаты признали важность соблюдения надлежащего баланса между эффективностью мер обеспечения безопасности и упрощением формальностей, роли, которую играет ИКАО, содействуя распространению договоренностей по обеспечению контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, которые должны быть основаны на согласованном комплексном и непрерывном процессе валидации и эффективном обмене информацией о соответствующих ресурсах систем обеспечения авиационной безопасности и других принципах, содержащихся в *Руководстве по авиационной безопасности ИКАО* (Doc 8973 – Restricted).

16.46 Поддержку получило предложение призвать государства ввести по мере практической возможности систему управления авиационной безопасностью (СУАБ) в рамках национальной программы безопасности гражданской авиации (НПБГА).

16.47 Завершая свою работу по данному пункту повестки дня, Комитет согласился представить для принятия пленарному заседанию пересмотренное *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* с учетом предложенных Комитетом поправок.

Резолюция 16/1. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобны для использования, доступны для понимания и логически упорядочены,

принимая во внимание, что в резолюции А38-15 Ассамблея решила принимать на каждой сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета о внесении поправок в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в резолюции А38-15 (добавления А–I включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 39-й сессии,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, по состоянию на день закрытия 39-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* просить Совет представлять для рассмотрения на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

3. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию А38-15.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

Ассамблея,

принимая во внимание, что развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу общей безопасности,

принимая во внимание, что акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации превратились в основную угрозу ее безопасному и упорядоченному развитию,

принимая во внимание, что угроза террористических актов, включая угрозу, которую представляют собой использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения, возможность применения против воздушных судов переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК), других систем ракет "земля – воздух", легкого оружия и реактивных гранат, пронос на борт жидкостей, гелей и аэрозолей в качестве компонентов самодельных взрывных устройств, диверсии или попытки диверсий с использованием самодельных взрывных устройств, незаконный захват воздушных судов, нападения на авиационные объекты, в том числе в неконтролируемой зоне, или другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, серьезно сказываются на безопасности, эффективности и регулярности международной гражданской авиации, ставя под угрозу жизнь людей, находящихся на борту воздушных судов и на земле, и подрывая веру народов мира в безопасность международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что все акты незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации являются тяжким преступлением и нарушением международного права,

напоминая о том, что резолюции А27-12 и А29-16 остаются в силе,

признавая, что авиационный сектор используется для совершения различных уголовных действий, таких как незаконная перевозка по воздуху наркотиков и психотропных веществ,

напоминая о резолюциях А33-1 и А36-19 Ассамблеи и рекомендациях проходившей в феврале 2002 года Конференции по авиационной безопасности на уровне министров,

напоминая о Декларации по авиационной безопасности, которая была принята 37-й сессией Ассамблеи,

напоминая о совместных заявлениях, принятых на региональных конференциях ИКАО по авиационной безопасности, состоявшихся в 2011 и 2012 гг.,

напоминая о совместных коммюнике, принятых на совместных конференциях ИКАО–ВТамО по повышению безопасности авиагруза и упрощению формальностей, состоявшихся в Сингапуре в июле 2012 года, Манаме (Бахрейн) в апреле 2014 года и в Куала-Лумпуре (Малайзия) в июле 2016 года,

напоминая о коммюнике Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале в сентябре 2012 года, и о выводах и рекомендациях этой Конференции,

отмечая с удовлетворением действия по осуществлению Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS) и относящихся к ней семи стратегических направлений деятельности, принятых Советом 17 февраля 2010 года и предусматривающих рамки деятельности ИКАО в области авиационной безопасности на трехлетние периоды 2011–2016 гг.,

учитывая извлеченные в ходе реализации ICASS ценные уроки, которые послужили основанием и заложили надежный фундамент для усилий по решению существующих и будущих задач в области авиационной безопасности и которые следует использовать при разработке Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) как перспективной глобальной программы прогрессивного укрепления авиационной безопасности,

учитывая резолюцию 2309 (2016) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций "Угроза международному миру и безопасности, создаваемая актами терроризма. Авиационная безопасность",

признавая важность глобальных консультаций и усилий по распространению информации совместно с государствами – членами ИКАО для выработки и уточнения элементов ГПАБ,

признавая, что Организации необходимо продолжать реализацию ICASS до окончательной разработки и утверждения нового ГПАБ в целях его реализации,

1. *решительно осуждает* все акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, независимо от того, где, кем и с какой целью они совершаются;

2. *с негодованием отмечает* все акты и попытки актов незаконного вмешательства, имеющие целью разрушить гражданское воздушное судно в полете, включая любое злонамеренное использование гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения, и вызвать гибель людей, находящихся на борту воздушного судна и на земле;

3. *вновь подтверждает*, что ИКАО и государства-члены должны и впредь уделять вопросам авиационной безопасности самое пристальное внимание и выделять необходимые ресурсы;

4. *призывает* все государства-члены подтвердить свою решительную поддержку последовательной политики ИКАО, принимая самые эффективные меры обеспечения безопасности на индивидуальной основе и в сотрудничестве с другими государствами для предотвращения актов незаконного вмешательства и наказания лиц, совершивших, планировавших, спонсировавших любые такие акты и финансировавших участников преступного сговора;

5. *вновь подтверждает* ответственность ИКАО за содействие последовательному и единообразному решению вопросов, которые могут возникнуть между государствами-членами в областях, затрагивающих безопасную и упорядоченную работу международной гражданской авиации во всем мире;

6. *порукает* Совету продолжать на первоочередной основе свою работу, касающуюся мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, исходя из стратегического направления деятельности, предусмотренного ICASS, и обеспечивать выполнение этой работы с наивысшей эффективностью и ответственностью;

7. *выражает признательность* государствам-членам за добровольные взносы в виде людских и финансовых ресурсов, предоставленных ICASS в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг.;

8. *настоятельно призывает* все государства-члены продолжать оказывать финансовую поддержку деятельности Организации в области авиационной безопасности, проводимой в дополнение к деятельности в рамках ICASS, финансируемой из бюджета Регулярной программы;

9. *порукает* Совету учитывать уроки, извлеченные в ходе реализации ICASS, при выработке ГПАБ, основанного на четких и коллективных целях и задачах в области авиационной безопасности и поддерживаемого системой конкретных и измеряемых показателей, призванных служить ориентиром для ИКАО, государств и заинтересованных сторон в деятельности по неуклонному повышению уровня авиационной безопасности;

10. *порукает* Совету дать задание Группе экспертов по авиационной безопасности ускоренным порядком разработать ГПАБ и представить его для утверждения Советом и проведения консультаций с государствами-членами и основными заинтересованными сторонами до второго полугодия 2017 года;

11. *настоятельно призывает* все государства-члены принимать активное участие в консультациях на глобальном и региональном уровнях с тем, чтобы ГПАБ приобрел подлинно глобальный характер и отражал чаяния, нужды и приоритеты на национальном и региональном уровнях.

ДОБАВЛЕНИЕ В

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

а) Международные документы в области воздушного права

Ассамблея,

принимая во внимание, что обеспечение защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства усилено *Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год), *Конвенцией о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Гаага, 1970 год), *Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1971 год), *Протоколом о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1988 год), *Конвенцией о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (Монреаль, 1991 год), *Конвенцией о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекин, 2010 год), *Протоколом, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекин, 2010 год), *Протоколом, изменяющим Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреаль, 2014 год), и двусторонними соглашениями о борьбе с такими актами,

1. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, стать участниками *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год), *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Гаага, 1970 год), *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1971 год) и *Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (Монреаль, 1991 год), *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении*

международной гражданской авиации (Пекин, 2010 год), Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 2010 год), и Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 2014 год). Перечни государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся на сайте www.icao.int в разделе ICAO Treaty Collection;

2. *призывает* государства, которые еще не стали участниками *вышеупомянутых документов в области воздушного права* приступить, еще до ратификации, принятия, утверждения или присоединения, к реализации принципов этих документов и призывает государства, изготавливающие пластиковые взрывчатые вещества, как можно скорее ввести практику маркировки таких взрывчатых веществ;

3. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю продолжать напоминать государствам о важности вступления в число участников Токийской, Гаагской, Монреальской и Пекинской конвенций, *Протокола, дополняющего Монреальскую конвенцию (1988), Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (2010), Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (2014), а также Конвенции о маркировке пластиковых взрывчатых веществ в целях их обнаружения* и оказывать необходимую помощь государствам, испытывающим трудности со вступлением в число участников этих документов.

б) *Принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений*

Ассамблея,

принимая во внимание, что пресечению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации можно в значительной степени способствовать путем принятия государствами-членами национального уголовного законодательства, предусматривающего суровые меры наказания за такие акты,

1. *призывает* государства-члены уделять особое внимание принятию надлежащих мер против лиц, совершающих, планирующих, спонсирующих, финансирующих акты незаконного захвата воздушных судов, диверсионные акты или попытки диверсий или другие акты или попытки актов незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, или способствующих их осуществлению, и, в частности, включить в свои законодательства нормы, предусматривающие суровое наказание таких лиц;

2. *призывает* государства-члены предпринимать надлежащие меры, касающиеся выдачи или уголовного преследования лиц, совершающих акты незаконного захвата воздушных судов, диверсионные акты или попытки диверсий, или другие акты или попытки актов незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, путем принятия для этой цели соответствующих законодательных или договорных положений или усиления существующих мер и заключения соответствующих соглашений о пресечении таких актов, предусматривающих выдачу лиц, совершающих преступные нападения на международную гражданскую авиацию.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Осуществление технических мер по обеспечению безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства требует постоянной бдительности, а также разработки и реализации позитивных защитных мер со стороны Организации и ее государств-членов,

принимая во внимание, что существует очевидная необходимость укрепления безопасности на всех этапах и во всех процессах, связанных с перевозкой лиц, их ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа, груза, почты, курьерских и срочных отправок и защиты гражданской авиации от кибератак и угроз в неконтролируемых зонах аэропортов, а также нападений, совершаемых инсайдерами или при их содействии,

принимая во внимание, что машиночитываемые проездные документы укрепляют безопасность, улучшая целостность документов, удостоверяющих личность путешественников и членов экипажа,

принимая во внимание, что такие машиночитываемые проездные документы позволяют также осуществлять сотрудничество между государствами на высоком уровне для более активного противодействия мошенническим действиям с паспортами, включая подделку или фальсификацию паспортов, использование действительных паспортов самозванцами, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманом путем,

принимая во внимание, что машиночитываемые проездные документы и другие средства получения информации о пассажирах также могут использоваться в целях обеспечения авиационной безопасности как важный уровень в структуре системы международной гражданской авиации для выявления террористов и предотвращения актов незаконного вмешательства задолго до процесса посадки на борт воздушного судна,

принимая во внимание, что угрозы системам обработки авиагруза и почты в целом требуют глобального подхода к разработке и внедрению требований и передовой практики в сфере обеспечения безопасности, включая сотрудничество с соответствующими международными организациями, такими как Всемирная таможенная организация (ВТАМО), Всемирный почтовый союз (ВПС) и Международная морская организация (ИМО),

принимая во внимание, что ответственность за претворение в жизнь этих мер безопасности государственными учреждениями, аэропортовыми властями и эксплуатантами воздушных судов лежит на государствах-членах,

принимая во внимание, что осуществление мер безопасности, поддерживаемых ИКАО, является эффективным средством предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации,

принимая во внимание, что для соотнесения мер обеспечения безопасности с уровнем риска для безопасности необходимо использовать широкий спектр стратегий и инструментов управления факторами риска с целью обеспечить эффективность и устойчивость мер авиационной безопасности,

принимая во внимание, что контрмеры по защите гражданской авиации могут быть эффективными лишь в случае использования высококвалифицированного персонала служб безопасности в дополнение к проведению проверок при приеме на работу, сертификации и контролю качества,

принимая во внимание, что для обеспечения эффективности и действенности мер авиационной безопасности и упрощения формальностей и для определения будущих режимов досмотра в целях безопасности требуются инновационные технологии и процессы,

1. *настоятельно призывает* Совет и впредь уделять самое пристальное внимание принятию эффективных мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, соответствующих существующей угрозе безопасности международной гражданской авиации, учитывать новый и меняющийся характер этой угрозы и регулярно обновлять положения Приложения 17 к Чикагской конвенции исходя из оценки угроз и рисков;

2. *просит* Совет провести в дополнение к мандату Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ), вытекающему из *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*, исследования методов обнаружения взрывчатых веществ или взрывчатых составов, особенно маркировки вызывающих озабоченность взрывчатых веществ, не относящихся к пластическим, в целях формирования, при необходимости, соответствующего всеобъемлющего правового режима;

3. *настоятельно призывает* все государства, на индивидуальной основе и в рамках сотрудничества с другими государствами, принимать все возможные меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, в частности такие меры, которые требует или рекомендует Приложение 17, а также те меры, которые рекомендованы Советом;

3bis. вновь напоминает об ответственности всех государств за введение на своей территории эффективных мер авиационной безопасности, принимая во внимание возникающие угрозы;

4. *настоятельно призывает* государства-члены в полной мере и на устойчивой основе внедрять положения Приложения 17 "*Безопасность*" и касающиеся обеспечения безопасности положения Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", активизировать свои усилия по внедрению существующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и правил, касающихся авиационной безопасности, и контролю за их соблюдением, в срочном порядке устранять все пробелы или недостатки, принимать все необходимые меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, направленных против международной гражданской авиации, и уделять соответствующее внимание инструктивному материалу, содержащемуся в *Руководстве ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973 Restricted), и другим инструктивным материалам по вопросам авиационной безопасности, размещенным на сайте ИКАО ограниченного пользования;

5. *рекомендует* государствам-членам содействовать укреплению авиационной безопасности как одной из основополагающих составляющих национальных, социальных и экономических приоритетов, планирования и деятельности;

6. *рекомендует* государствам-членам работать в партнерских отношениях с отраслью в целях подготовки и проведения испытаний в рабочих условиях и принятия эффективных мер обеспечения авиационной безопасности;

7. *рекомендует* государствам-членам в соответствии с их внутренним законодательством, правилами и программами авиационной безопасности и согласно соответствующим SARPS и

возможностям каждого государства содействовать практическому осуществлению мер авиационной безопасности, с тем чтобы:

- a) по мере необходимости расширить существующие механизмы сотрудничества между государствами и отраслью в интересах обмена информацией и раннего выявления угроз для безопасности деятельности гражданской авиации;
- b) обмениваться экспертными знаниями, передовой практикой и информацией в области упреждающих мер обеспечения авиационной безопасности, включая технику досмотров и проверок, выявление взрывчатых веществ, выявление подозрительного поведения службой безопасности аэропортов, проверку и аттестацию сотрудников аэропортов, развитие людских ресурсов, а также научные исследования и разработку соответствующих технологий;
- c) использовать современные технологии для выявления запрещенных материалов и предотвращения провоза таких материалов на борту воздушных судов, обеспечивая неприкосновенность частной жизни и безопасность физических лиц;
- d) определить основанные на оценке факторов риска надлежащие и соразмерные с угрозой, эффективные, действенные, оперативно целесообразные, экономически и эксплуатационно устойчивые меры авиационной безопасности, принимая во внимание их последствия для пассажиров и легитимную торговую деятельность;
- e) работать над устранением сохраняющейся угрозы, которую представляют взрывчатые вещества в виде жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), включая реализацию технических решений, необходимых для постепенного снятия ограничений на перевозку ЖАГ в ручной клади;
- f) относиться к рейсам, прибывающим из государств, в которых применяется досмотр ЖАГ, так же, как к рейсам, прибывающим из государств, в которых действуют ограничения на перевозку ЖАГ;
- g) активизировать усилия по укреплению системы обеспечения безопасности авиагруза и почты путем:
 - i. разработки прочных, устойчивых и жизнеспособных рамок обеспечения безопасности авиагруза и почты;
 - ii. эффективного внедрения жестких стандартов обеспечения безопасности;
 - iii. принятия концепции обеспечения безопасности авиагруза и почты по всей цепи их доставки;
 - iv. создания и укрепления функции надзора и контроля качества в системе обеспечения безопасности авиагруза и почты;
 - v. проведения двусторонних и многосторонних совместных мероприятий для координации действий по согласованию и усилению мер безопасности авиагруза и почты и защите глобальной цепи доставки авиагруза;
 - vi. обмена передовой практикой и накопленным опытом с другими государствами в целях повышения общего уровня безопасности авиагруза и почты;
 - vii. расширения инициатив по активизации деятельности, связанной с укреплением потенциала в сфере обеспечения безопасности авиагруза и почты;
- h) учитывать потенциальную уязвимость дистанционно пилотируемых авиационных систем с точки зрения безопасности в целях предотвращения актов незаконного вмешательства;

- i) обеспечить проведение оценок угрозы и факторов риска для полетов гражданской авиации в воздушном пространстве и своевременное предоставление государствами соответствующим заинтересованным сторонам информации о всех возможных рисках для гражданской авиации;
- j) уменьшить риск нападений в неконтролируемых зонах, включая здания аэровокзалов, путем взаимодействия со всеми заинтересованными сторонами в целях:
 - i. поддержания целесообразного баланса между необходимостью введения эффективных и устойчивых мер безопасности и необходимостью упрощения формальностей для пассажиров;
 - ii. введения набора основанных на оценке факторов риска гибких и практичных мер, предусматривающих четкое распределение обязанностей среди соответствующих участников процесса;
 - iii. недопущения создания каких-либо зон массового скопления людей внутри или вблизи аэровокзала;
 - iv. поддержания культуры постоянной бдительности, сдерживания, предотвращения, быстрого реагирования и адаптации на основе согласованных действий перед лицом возникающих угроз;
- k) обеспечить защиту гражданской авиации от кибератак и киберугроз;

8. *призывает* государства-члены расширить использование механизмов обмена информацией, в частности, применение системы предварительной информации о пассажирах (API), которая предоставляется авиакомпаниями для повышения уровня авиационной безопасности и сокращения риска для пассажиров, при одновременном обеспечении неприкосновенности частной жизни и гражданских свобод;

9. *призывает* государства-члены, уважая их суверенитет, сводить к минимуму нарушения воздушных перевозок, вызванные путаницей или непоследовательным толкованием стандартов, путем сотрудничества и координации действий в целях последовательного, эффективного и действенного выполнения положений SARPS и инструктивного материала, а также путем предоставления пассажирам понятной, своевременной и легко доступной информации;

10. *призывает* государства-члены при обращении к другому государству с просьбой о применении мер безопасности для защиты воздушного судна, прибывающего на его территорию, в полной мере учитывать меры безопасности, уже применяемые в запрашиваемом государстве, и, где целесообразно, признавать такие меры в качестве эквивалентных;

11. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю:

- a) обеспечить, чтобы положения Приложения 17 и Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" были взаимно совместимыми и дополняли друг друга, не ставя под угрозу эффективность мер безопасности;
- b) когда это уместно, включать в повестку дня совещаний ИКАО вопросы, касающиеся авиационной безопасности;
- c) и впредь способствовать разработке эффективных и инновационных процедур и концепций обеспечения авиационной безопасности посредством проведения повышающих осведомленность региональных и субрегиональных мероприятий по авиационной безопасности по просьбе соответствующих государств, в том числе в сотрудничестве с отраслевыми заинтересованными сторонами и изготовителями

оборудования в целях разработки технологий досмотра пассажиров и груза следующего поколения;

- d) продолжать сотрудничество с Группой экспертов по авиационной безопасности в целях рассмотрения новых и существующих угроз гражданской авиации и разрабатывать надлежащие превентивные меры, включающие досмотр и контроль в целях безопасности лиц, не относящихся к пассажирам, имеющих доступ на охраняемые объекты аэропорта, более качественный досмотр пассажиров и багажа, надлежащие меры контроля в целях безопасности применительно к грузу, каналам поставок и поставщикам услуг, а также отбор и подготовку лиц, применяющих и осуществляющих меры безопасности;
- e) содействовать разработке взаимно признаваемых процедур для оказания государствам помощи в достижении взаимовыгодных договоренностей, включающих соглашения о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута, которые признают эквивалентность мер авиационной безопасности в тех случаях, когда они обеспечивают аналогичные результаты, и которые основаны на согласованном всеобъемлющем и постоянном процессе валидации и эффективном обмене информацией в отношении их соответствующих систем авиационной безопасности;
- f) продолжать в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности изучать другие угрозы и факторы риска, включая киберугрозы авиационной безопасности, факторы риска в неконтролируемых зонах аэропортов и безопасность системы организации воздушного движения;

12. *порукает* Совету указать Генеральному секретарю на необходимость обновлять и в надлежащие сроки изменять Руководство по авиационной безопасности и при необходимости разрабатывать новый инструктивный материал, в том числе подробный инструктивный материал по жидкостям, аэрозолям и гелям и человеческому фактору, с целью помочь государствам-членам в реагировании на новые и существующие угрозы авиации и выполнении требований и процедур, касающихся безопасности гражданской авиации;

13. *порукает* Совету дать Генеральному секретарю и Группе экспертов по авиационной безопасности указание обеспечить периодическое рассмотрение и обновление *Заявления ИКАО о глобальном контексте риска*, предоставляющего методiku оценки рисков для авиационной безопасности, которая может рассматриваться государствами-членами для использования в процессе дальнейшего совершенствования ими своих собственных оценок риска на национальном уровне, и включать основанные на анализе факторов риска оценки в любые рекомендации по принятию новых или измененных мер авиационной безопасности в Приложение 17 или в любой другой документ ИКАО;

14. *порукает* Совету дать Генеральному секретарю и Группе экспертов по авиационной безопасности указание обеспечить привлечение специалистов в соответствующих областях к оценке факторов риска для авиационной безопасности и разработке SARPS, технических требований, инструктивного материала и других средств решения проблем авиационной безопасности, включая координацию с другими группами экспертов;

15. *порукает* Совету дать Группе экспертов по авиационной безопасности указание анализировать на постоянной основе круг своих полномочий и порядок процедуры в целях устранения ограничений для рассмотрения Группой экспертов всего спектра связанных с авиационной безопасностью вопросов.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Действия государств в связи с актом незаконного вмешательства

а) *Акты незаконного вмешательства*

Ассамблея,

принимая во внимание, что акты незаконного вмешательства продолжают создавать серьезную угрозу безопасности, регулярности и эффективности международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что угроза безопасности полетов воздушных судов, подвергшихся актам незаконного захвата, может быть усугублена отказом в предоставлении аэронавигационных средств и средств обслуживания воздушного движения, блокировки взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек и закрытия аэропортов,

принимая во внимание, что безопасность пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного захвата, также может быть усугублена, если воздушному судну, по-прежнему остающемуся захваченным, будет разрешено выполнить взлет,

1. *выражает обеспокоенность* по поводу проблем в области безопасности гражданской авиации, связанных с новыми и существующими угрозами и изменением способов осуществления актов незаконного вмешательства;

2. *напоминает* в этой связи о соответствующих положениях Чикагской, Токийской, Гаагской, Монреальской и Пекинской конвенций, Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с захватом воздушных судов* (2010), и *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (2014);

3. *рекомендует* государствам учитывать упомянутые выше соображения при выработке своей политики и планов действий на случай актов незаконного вмешательства;

4. *настоятельно призывает* государства-члены оказывать помощь воздушному судну, подвергнутому акту незаконного захвата, включая предоставление аэронавигационных средств, средств обслуживания воздушного движения и разрешения на посадку;

5. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечивать задержание на земле воздушного судна, подвергнутого акту незаконного захвата и совершившего посадку на их территории, если только его вылет не влечет за собой важнейшую обязанность обеспечить защиту людей;

6. *признает* важность проведения консультаций между государством, в котором подвергнутое акту незаконного захвата воздушное судно совершило посадку, и государством эксплуатанта данного воздушного судна, а также уведомления государством, в котором воздушное судно совершило посадку, государств предполагаемого или объявленного назначения;

7. *настоятельно призывает* государства-члены сотрудничать в целях принятия совместных ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства, а также использовать, при необходимости, опыт и возможности государства эксплуатанта, государства-изготовителя и государства регистрации воздушного судна, подвергнутого акту незаконного вмешательства, при

проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа данного воздушного судна;

8. *осуждает* любые случаи невыполнения государством-членом своих обязательств по незамедлительному возвращению незаконно задержанного воздушного судна и передаче его компетентным полномочным органам или незамедлительной выдаче любого лица, обвиняемого в совершении акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

9. *осуждает* ложное сообщение об угрозах гражданской авиации и *призывает* государства-члены преследовать в судебном порядке лиц, виновных в совершении таких действий, в целях предотвращения нарушений деятельности гражданской авиации;

10. *призывает* государства-члены продолжать оказывать содействие в расследовании таких действий, а также в задержании и судебном преследовании лиц, ответственных за их совершение.

б) *Представление информации об актах незаконного вмешательства*

Ассамблея,

принимая во внимание, что своевременно представляемые государствами официальные отчеты об актах незаконного вмешательства должны содержать всестороннюю и достоверную информацию и являться основой для оценки и анализа этих актов,

принимая во внимание, что онлайн-база данных ИКАО об актах незаконного вмешательства представляет собой эффективное средство оперативного распространения информации, касающейся инцидентов в области авиационной безопасности, и является легкодоступной для государств-членов через защищенный портал ИКАО (<https://portal.icao.int>),

1. *с обеспокоенностью отмечает,* что многие государства, подвергшиеся актам незаконного вмешательства, зачастую не предоставляют Совету официальные отчеты о таких актах;

2. *настоятельно призывает* государства выполнять свои обязательства в соответствии со статьей 11 Гагской конвенции и статьей 13 Монреальской конвенции, а также в соответствии с Приложением 17 и после случаев незаконного вмешательства как можно скорее направлять Совету всю соответствующую информацию, требуемую этими статьями и SARPS, для того чтобы Секретариат мог хранить точную и полную информацию и анализировать тенденции и новые угрозы в адрес гражданской авиации;

3. *порукает* Совету дать указание Генеральному секретарю в течение разумного периода времени после даты конкретного случая незаконного вмешательства обращаться к соответствующим государствам с просьбой о направлении в Совет в рамках своего национального законодательства всей соответствующей информации о таком случае, включая, в частности, информацию, относящуюся к выдаче или другим процессуальным действиям;

4. *просит* Совет дать указание Генеральному секретарю совместно с Группой экспертов по авиационной безопасности отслеживать, подбирать, выверять и анализировать представленные данные об актах незаконного вмешательства, информировать государства о тенденциях, потенциальных и новых угрозах и разрабатывать соответствующий инструктивный материал для противодействия новым и существующим угрозам.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) успешно отвечает требованиям добавления Е к резолюции А38-15,

принимая во внимание, что одной из основных задач Организации по-прежнему является обеспечение авиационной безопасности международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что государства-члены привержены соблюдению положений Приложения 17 и связанных с авиационной безопасностью положений Приложения 9,

принимая во внимание, что создание государствами эффективной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности способствует внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в целях обеспечения безопасности международной авиации и вносит вклад в достижение этой цели,

напоминая, что ответственность за обеспечение авиационной безопасности гражданской авиации в конечном итоге несут государства-члены,

принимая во внимание, что УППАБ доказала свою важную роль в качестве эффективного инструмента выявления проблем в сфере авиационной безопасности и выработки рекомендаций по их решению и что эта Программа продолжает пользоваться поддержкой государств, побуждая их предпринимать дальнейшие усилия по выполнению своих международных обязательств по обеспечению авиационной безопасности,

признавая, что эффективная реализация планов корректирующих действий государств по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок УППАБ, является неотъемлемым и важным элементом процесса мониторинга для достижения общей цели повышения уровня авиационной безопасности во всем мире,

признавая важность ограничения масштаба раскрытия результатов проверок ИКАО в сфере авиационной безопасности с учетом потребности государств в получении информации о нерешенных вопросах, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности, и необходимости избегать широкой огласки закрытой информации о безопасности,

принимая во внимание, что Совет утвердил механизм своевременного урегулирования вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC),

признавая важность координации стратегии содействия оказанию помощи государствам посредством Комиссии Секретариата высокого уровня по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга,

признавая, что продолжение работы УППАБ имеет большое значение для создания взаимного доверия между государствами-членами относительно уровня авиационной безопасности и содействия надлежащему выполнению Стандартов по авиационной безопасности,

принимая во внимание принятое Советом решение о применении механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках УППАБ после завершения второго цикла проверок в 2013 году,

принимая во внимание, что полномасштабная реализация МНМ в рамках УППАБ началась с 1 января 2015 года,

напоминая о том, что 38-я сессия Ассамблеи поручила Совету представить доклад об общем ходе реализации МНМ в рамках УППАБ,

1. *с удовлетворением отмечает*, что УППАБ подтвердила свою эффективность в качестве средства выявления вопросов, вызывающих обеспокоенность в области авиационной безопасности, и предоставления рекомендаций по их решению;

2. *выражает свою признательность* государствам-членам за сотрудничество в процессе проведения проверок и предоставление экспертов по авиационной безопасности, сертифицируемых в качестве проверяющих в рамках УППАБ на краткосрочной основе при проведении проверок, а также предоставление на долгосрочной основе экспертов в качестве руководителей групп аудиторов УППАБ;

3. *просит* Совет обеспечить дальнейшее проведение УППАБ и контроль за деятельностью в рамках УППАБ-МНМ в ходе мониторинга уровня эффективного выполнения государствами критически важных элементов системы надзора в сфере авиационной безопасности, соблюдения связанных с авиационной безопасностью SARPS ИКАО и реализации планов корректирующих действий государств;

4. *просит* Совет поручить Секретариату ИКАО проанализировать в консультации с государствами-членами сферу охвата и методологию Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности с тем, чтобы государства-члены получали в ее рамках надежную информацию относительно эффективного внедрения на земле мер авиационной безопасности и чтобы эта методология учитывала основанный на оценке факторов риска подход при принятии мер обеспечения авиационной безопасности;

5. *одобряет* политику ограниченного раскрытия результатов проверок в сфере авиационной безопасности в рамках УППАБ-МНМ, особенно в части оперативного уведомления о наличии вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности;

6. *настоятельно призывает* государства-члены оказывать полную поддержку ИКАО:

- a) соглашаясь на проведение миссий УППАБ-МНМ в установленные Организацией сроки по согласованию с соответствующими государствами;
- b) содействуя работе групп УППАБ-МНМ;
- c) подготавливая и представляя в ИКАО всю требуемую документацию;
- d) подготавливая и представляя соответствующий план корректирующих действий по устранению недостатков, выявленных в ходе мероприятий УППАБ-МНМ;

7. *настоятельно призывает* все государства-члены, при необходимости и с учетом своего суверенитета, предоставлять по запросу информацию о результатах проверок и других мероприятий в рамках УППАБ-МНМ, проведенных ИКАО, и о корректирующих действиях, предпринятых государством, в котором проводилась проверка;

8. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о ходе выполнения УППАБ-МНМ в целом.

ДОБАВЛЕНИЕ F

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

Ассамблея,

принимая во внимание, что осуществление технических мер по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации требует финансовых ресурсов и подготовки персонала,

принимая во внимание, что несмотря на оказываемую помощь некоторые страны, в частности развивающиеся страны, не имеют системы надзора за обеспечением авиационной безопасности и до сих пор сталкиваются с трудностями при осуществлении превентивных мер в полном объеме из-за недостатка финансовых, технических и материальных ресурсов,

1. *порукает* Совету просить Генерального секретаря оказывать содействие и осуществлять координацию технической помощи и поддержки государствам, нуждающимся в совершенствовании своей системы надзора в сфере авиационной безопасности, путем разработки согласованной, целенаправленной и эффективной программы наращивания потенциала в области обеспечения безопасности международной авиации;

2. *настоятельно призывает* государства-члены на добровольной основе предоставлять финансовые средства и взносы в натуральном выражении в целях расширения масштабов и повышения эффективности мероприятий ИКАО по укреплению авиационной безопасности;

3. *настоятельно призывает* те государства, которые имеют возможность сделать это, эффективно и целенаправленно содействовать развитию потенциала, подготовке кадров и предоставлению других необходимых ресурсов, оказанию технической помощи, передаче технологий и программ, когда это требуется для обеспечения всем государствам возможности установить более совершенный и эффективный режим обеспечения авиационной безопасности;

4. *предлагает* государствам-членам воспользоваться возможностями ИКАО по предоставлению, содействию или координации краткосрочной и долгосрочной помощи по устранению недостатков в выполнении SARPS Приложения 17, а также возможностями ИКАО по максимальному использованию результатов проверок в рамках УППАБ для определения и выбора видов деятельности по укреплению потенциала в сфере обеспечения авиационной безопасности в интересах нуждающихся государств-членов;

5. *предлагает* государствам-членам также рассмотреть вопрос об обращении за помощью к другим международным организациям для удовлетворения своих потребностей в области технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;

6. *настоятельно призывает* ИКАО, государства-члены и организации направлять в ИКАО информацию о своих программах и мероприятиях по оказанию помощи в целях содействия эффективному и действенному использованию ресурсов;

7. *порукает* Совету просить Генерального секретаря содействовать координации программ и мероприятий по оказанию помощи путем сбора информации о таких инициативах;

8. *порукает* Совету просить Генерального секретаря анализировать качество и эффективность проектов ИКАО по оказанию помощи;

9. *настоятельно призывает* государства-члены и соответствующие заинтересованные стороны налаживать партнерские отношения в целях организации и осуществления деятельности по наращиванию потенциала, документально оформляя обязательства, принимаемые на себя каждой стороной;

10. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю усовершенствовать программу подготовки ИКАО в области авиационной безопасности, учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ) и практикумы по авиационной безопасности и содействовать использованию других методов обучения специалистов по авиационной безопасности, таких как электронное обучение и комбинированное обучение;

11. *настоятельно призывает* государства-члены предоставлять учебную документацию для оказания помощи в будущей разработке и обновлении учебной программы ИКАО по авиационной безопасности, включая, *помимо прочего*, УКАБ и практикумы по авиационной безопасности;

12. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю контролировать, развивать, популяризировать и регулярно переоценивать сеть учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ), обеспечивая сохранение стандартов подготовки и достижение адекватных уровней сотрудничества;

13. *настоятельно призывает* государства-члены использовать УЦАБ ИКАО для подготовки кадров в области авиационной безопасности;

14. *настоятельно призывает* международное сообщество рассмотреть вопрос о расширении помощи государствам и укреплении сотрудничества между ними для того, чтобы иметь возможность воспользоваться результатами достижения целей и задач *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*, в частности в рамках деятельности Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ).

ДОБАВЛЕНИЕ G

Действия Совета в отношении многостороннего и двустороннего сотрудничества в различных регионах мира

Ассамблея,

принимая во внимание, что права и обязанности государств в соответствии с международными правовыми документами по авиационной безопасности и в соответствии с принятыми Советом SARPS по авиационной безопасности могли бы быть дополнены и усилены в ходе многостороннего и двустороннего сотрудничества между государствами,

принимая во внимание, что многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой главную правовую основу для международной коммерческой воздушной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты,

принимая во внимание, что положения по авиационной безопасности должны составлять неотъемлемую часть многосторонних и двусторонних соглашений о воздушном сообщении,

принимая во внимание, что акцент на результаты обеспечения безопасности, признание эквивалентных мер и концепции контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, а также уважение духа сотрудничества, как изложено в многосторонних и/или двусторонних соглашениях о воздушном сообщении, являются основными принципами, реализация которых может в значительной мере способствовать устойчивому развитию системы авиационной безопасности,

1. *признает*, что успеха в устранении угроз гражданской авиации можно добиться только путем совместных усилий всех заинтересованных сторон и тесного рабочего взаимодействия между национальными учреждениями и органами регулирования авиационной безопасности во всех государствах-членах;

2. *настоятельно призывает* все государства-члены включать в свои многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью по авиационной безопасности, учитывая типовую статью, принятую Советом 25 июня 1986 года, и типовое соглашение, принятое Советом 30 июня 1989 года;

3. *настоятельно призывает* все государства-члены принять приведенные ниже ключевые принципы в качестве основы международного сотрудничества в сфере авиационной безопасности и обеспечивать эффективное сотрудничество в области авиационной безопасности между государствами, а также с ИКАО и другими соответствующими международными организациями:

- a) уважение духа сотрудничества, отраженного в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении;
- b) признание эквивалентных мер авиационной безопасности;
- c) акцент на результаты обеспечения авиационной безопасности;

4. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые еще не сделали этого, включиться в сеть координационных центров (КЦ) ИКАО по авиационной безопасности, созданную для передачи сообщений о непосредственной угрозе деятельности гражданского воздушного транспорта, в целях обеспечения в каждом государстве сети координаторов по безопасности международной авиации, и активизировать усилия по координации и сотрудничеству для обеспечения обмена передовой практикой через сайт AVSECPaedia;

5. *настоятельно призывает* Совет просить Генерального секретаря содействовать реализации инициатив, позволяющих создавать технологические платформы для обмена информацией по авиационной безопасности между государствами-членами;

6. *просит* Совет и впредь:

- a) обобщать имеющийся опыт сотрудничества государств по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации;
- b) анализировать различные обстоятельства и тенденции, связанные с предотвращением угроз международной гражданской авиации в различных регионах мира;
- c) подготавливать рекомендации об усилении мер по предупреждению и предотвращению таких актов незаконного вмешательства;

7. *порукает* Совету предпринимать с требуемой срочностью и исполнительностью действия по устранению новых и существующих угроз гражданской авиации в целях смягчения последствий любых необоснованных нарушений воздушных перевозок в результате путаницы или непоследовательного внедрения или толкования необходимых мер путем содействия осуществлению единых и последовательных мер государствами и поощрения эффективной передачи государством информации для пассажиров.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

признавая, что наличие угрозы гражданской авиации обуславливает необходимость разработки государствами и соответствующими международными и региональными организациями эффективных глобальных ответных мер,

1. *предлагает* Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международному агентству по атомной энергии (МАГАТЭ), Международной организации уголовной полиции (ИКПО-ИНТЕРПОЛ), Международной морской организации (ИМО), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Исполнительному директорату Контртеррористического комитета Организации Объединенных Наций (ИДКТК ООН), Целевой группе Организации Объединенных Наций по осуществлению контртеррористических мероприятий (ЦГОКМ ООН), Управлению Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН), Всемирному почтовому союзу (ВПС), Всемирной таможенной организации (ВТамО), Африканскому союзу (АС), Европейскому союзу (ЕС), Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА), Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международному совету аэропортов (МСА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международному совету деловой авиации (МСДА), Международному координационному совету ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Ассоциации "Глобальный экспресс" (GEA), Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международной ассоциации грузовых авиаперевозок (ТИАКА) и другим заинтересованным сторонам продолжать сотрудничество с ИКАО в максимально возможных масштабах для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

2. *порукает* Совету принять во внимание инициативу Группы G8, касающуюся безопасности и упрощения международных поездок (SAFTI), и продолжать сотрудничество с этой группой и другими соответствующими группами государств, такими как Азиатско-Тихоокеанская ассоциация экономического сотрудничества (Инициатива по обеспечению безопасности торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе (STAR)), в работе, связанной с разработкой контрмер против угрозы, создаваемой переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК), и поощрять их реализацию всеми государствами-членами;

3. *порукает* Совету продолжать сотрудничество с Контртеррористическим комитетом (КТК) Организации Объединенных Наций в рамках деятельности по борьбе с терроризмом в глобальном масштабе.

Декларация по авиационной безопасности
(принятая 37-й сессией Ассамблеи)

Ассамблея, признавая необходимость повышения уровня авиационной безопасности во всем мире в свете непрекращающихся угроз гражданской авиации, включая попытку диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз", имевшую место 25 декабря 2009 года; и признавая ценность совместных деклараций по безопасности гражданской авиации, принятых на региональных конференциях, проводившихся с целью укрепления международного сотрудничества, настоящим настоятельно призывает государства-члены предпринимать нижеследующие действия для расширения международного сотрудничества в целях противодействия угрозам гражданской авиации:

- 1) усиливать и поощрять эффективное применение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, с особым акцентом на Приложение 17 "Безопасность", и разрабатывать стратегии по устранению существующих и возникающих угроз;
- 2) усиливать процедуры досмотра в целях безопасности, уделять больше внимания человеческому фактору, использовать современные технологии для обнаружения запрещенных предметов и оказывать поддержку проведению научных исследований и разработке технических средств для обнаружения взрывчатых веществ, оружия и запрещенных предметов в целях предотвращения актов незаконного вмешательства;
- 3) разрабатывать более эффективные меры безопасности в целях защиты аэропортовых объектов и повышения уровня безопасности в полете, обеспечивая при этом соответствующее совершенствование технологий и подготовки персонала;
- 4) разрабатывать и внедрять более жесткие и согласованные меры и передовую практику для обеспечения безопасности авиагруза, учитывая при этом необходимость защиты цепи доставки авиагруза в целом;
- 5) поощрять повышение уровня защиты проездных документов и подтверждения их достоверности с использованием Директории открытых ключей ИКАО (ДОК) наряду с биометрической информацией и принятие обязательства по регулярному представлению сведений об утерянных и украденных паспортах в базу данных об утерянных и украденных проездных документах ИНТЕРПОЛа в целях предотвращения использования таких проездных документов для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;
- 6) повышать возможности государств-членов по устранению недостатков, выявленных в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), путем обеспечения надлежащего доступа государств-членов к результатам проверок, что позволит сделать более целенаправленными усилия по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи;
- 7) оказывать техническую помощь государствам, которым она требуется, включая финансирование и наращивание потенциала, а также передачу технологий в целях эффективного противодействия угрозам безопасности гражданской авиации, в сотрудничестве с другими государствами, международными организациями и отраслевыми партнерами;
- 8) поощрять более широкое использование механизмов сотрудничества между государствами-членами и отраслью гражданской авиации в целях обмена информацией о мерах безопасности во избежание дублирования в соответствующих случаях, а также

в целях раннего обнаружения угроз безопасности гражданской авиации и распространения информации о них, в том числе путем сбора и передачи предварительной информации о пассажирах (API) и данных записей регистрации пассажиров (PNR) в качестве дополнительной меры обеспечения безопасности, при одновременном обеспечении неприкосновенности частной жизни и гражданских свобод пассажиров;

- 9) обмениваться передовой практикой и информацией в ряде ключевых областей, таких как методики проведения досмотра и проверок, включая оценки перспективных технических средств досмотра для обнаружения оружия и взрывчатых веществ; защита документов и обнаружение мошенничества; распознавание признаков необычного поведения и анализ факторов рисков с учетом угрозы; досмотр сотрудников служб аэропорта; защита неприкосновенности частной жизни и достоинства лиц и обеспечение безопасности воздушных судов.

Резолюция 16/2. Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что глобальная система авиации представляет собой чрезвычайно сложную и интегрированную систему, включающую в себя информационные и связанные технологии, имеющие критически важное значение для безопасности полетов и безопасности гражданской авиации,

принимая к сведению, что авиационная отрасль все больше зависит от наличия систем информационных и связанных технологий, а также от целостности и конфиденциальности данных,

учитывая, что представляемая киберинцидентами угроза для гражданской авиации быстро и постоянно изменяется, что носители такой угрозы вынашивают преступные намерения, ставят целью по политическим, финансовым или другим мотивам нарушение деловой активности и кражу информации, а также то, что масштаб такой угрозы может легко достичь уровня, на котором может быть нанесен вред критически важным системам гражданской авиации во всем мире,

признавая, что не все проблемы в области кибербезопасности, имеющие негативное воздействие на безопасность полетов гражданской авиации, носят противоправный и/или злонамеренный характер, а потому должны решаться путем применения систем управления безопасностью полетов;

подтверждая важность и безотлагательность защиты критически важных систем инфраструктуры гражданской авиации и ее данных от киберугроз,

рассматривая необходимость совместной работы по созданию для заинтересованных сторон в области гражданской авиации эффективной и координированной глобальной программы по решению проблем кибербезопасности наряду с краткосрочными мероприятиями по повышению устойчивости глобальной системы авиации к киберугрозам, которые могут подрывать основы безопасности полетов гражданской авиации,

признавая значение соответствующих инициатив, планов действий, публикаций и других средств решения проблем кибербезопасности на основе сотрудничества и согласованных действий,

напоминая об инициативах руководителей Международного совета аэропортов (МСА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и ИКАО, признающих необходимость совместной работы, руководствуясь общностью видения проблемы, стратегией и порядком действий по укреплению защиты глобальной системы авиации от киберугроз и повышению ее устойчивости к ним,

признавая многогранность и комплексный характер проблем и решений в сфере кибербезопасности,

1. *призывает* государства и заинтересованные стороны отрасли предпринять следующие меры по противодействию киберугрозам в сфере гражданской авиации:

- a) определить создаваемые возможными киберинцидентами угрозы и факторы риска для полетов и критически важных систем гражданской авиации, а также серьезные последствия, к которым могут привести такие инциденты;
- b) определить круг обязанностей национальных органов и заинтересованных сторон отрасли применительно к кибербезопасности в гражданской авиации;
- c) поощрять выработку общего понимания государствами-членами киберугроз и факторов риска, а также общих критериев для определения степени важности объектов и систем, требующих защиты;
- d) поощрять координацию действий между государственными органами и отраслью при выработке стратегии, политики и планов обеспечения кибербезопасности, а также при обмене информацией, необходимой для выявления наиболее уязвимых мест, которые требуется устранить;
- e) создавать государственно-отраслевые партнерства и механизмы на национальном и международном уровнях и участвовать в их деятельности по систематическому обмену информацией в области киберугроз, инцидентов, тенденций и мер противодействия;
- f) основываясь на общем понимании киберугроз и факторов риска, использовать гибкий, основанный на оценке рисков подход к защите критически важных авиационных систем путем внедрения систем управления кибербезопасностью;
- g) поощрять развитие в национальных органах и в авиационной отрасли жизнестойкой культуры кибербезопасности на всех уровнях;
- h) определить правовые последствия действий, подрывающих безопасность полетов воздушных судов за счет использования киберуязвимых мест;
- i) способствовать разработке и внедрению международных стандартов, стратегии и передовой практики в сфере защиты применяемых для целей гражданской авиации критически важных систем информации и связи от актов вмешательства, которые могут угрожать безопасности полетов гражданской авиации;
- j) разработать принципы и, при необходимости, выделять ресурсы для обеспечения следующих требований к критически важным авиационным системам: должна быть обеспечена структурная безопасность систем; системы должны быть устойчивыми; способы передачи данных должны быть безопасными, обеспечивающими целостность

и конфиденциальность данных; должны быть внедрены методы мониторинга систем и выявления инцидентов и представления сообщений о них; необходимо проводить судебно-криминалистический анализ киберинцидентов;

к) сотрудничать в разработке программы ИКАО в сфере кибербезопасности согласно единому, комплексному и функциональному подходу, включающему области аэронавигации, связи, наблюдения, эксплуатации воздушных судов, летной годности и другие соответствующие дисциплины;

2. *порукает* Генеральному секретарю:

а) оказать государствам и отрасли помощь и содействие в принятии указанных мер;

б) обеспечить всестороннее рассмотрение и координацию действий по решению проблем кибербезопасности во всех соответствующих сферах деятельности ИКАО.

Пункт 17 повестки дня. Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)

17.1 На своем 5-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о механизме непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ). Совет представил доклад о общем ходе внедрения Программы после начала ее реализации в январе 2015 года (WP/20), а государства и наблюдатели представили по этому вопросу четыре дополнительных документа: 151, 224, 316 и 371.

17.2 Совет в документе WP/20 представил доклад о ходе внедрения УППАБ-МНМ, в том числе о среднем уровне реализации критических элементов систем государств по контролю за обеспечением авиационной безопасности. В документе предлагается продолжать оказывать поддержку УППАБ путем командирования экспертов на краткосрочной и долгосрочной основе и участия в учебных курсах и семинарах.

17.3 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) в документе WP/151 вновь подтвердила от имени своих государств-членов необходимость поддержания уровня раскрытия результатов проверок в рамках УППАБ в соответствии с Рекомендуемой практикой 2.4.5 Приложения 17 "*Безопасность*", принимая во внимание риски и преимущества, связанные с раскрытием такой информации. Она также настоятельно призывает ИКАО продолжить оказание помощи государствам с низким уровнем соблюдения Стандартов Приложения 17 и положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", касающихся авиационной безопасности.

17.4 Российская Федерация в документе WP/316 предложила Ассамблее поддержать суверенное право каждого государства предоставлять информацию о результатах проверки на основе ограниченных уровней раскрытия, сохраняя в то же время принцип конфиденциальности информации, а также определять, следует ли результаты их проверок размещать на защищенном веб-сайте УППАБ.

17.5 В информационном документе (WP/224) Индонезия представила информацию об опыте проведения проверки в рамках УППАБ-МНМ и выводы, содержащие определенные уроки, извлеченные из процесса проверки.

17.6 В информационном документе (WP/371) Китай изложил свою национальную программу проверок в сфере авиационной безопасности, введенную в 2004 году. Эта программа проверок охватывает аэропорты и эксплуатантов воздушных судов, является устойчиво функционирующей, основанной на оценках рисков программой, которая интегрирована с сертификацией систем управления авиационной безопасностью (СУАБ). Данная программа значительно усовершенствовала процесс управления авиационной безопасностью и повысила общий уровень авиационной безопасности в системе гражданской авиации Китая.

17.7 Комитет поддержал УППАБ-МНМ, признал ее важность в деле содействия обеспечению эффективности и устойчивого функционирования глобальной системы авиационной безопасности и настоятельно призвал государства продолжать оказывать поддержку программе проверок посредством командирования экспертов, подписания меморандума о взаимопонимании (МОВ) по УППАБ-МНМ, а также путем участия в учебных курсах и семинарах.

17.8 Комитет выразил обеспокоенность тем, что программа проверок в ее нынешнем виде делает акцент главным образом на государственные системы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности, но при этом не охватывает в достаточной степени или надлежащим образом практическую реализацию мер безопасности. Вследствие этого был достигнут общий консенсус относительно того, что ИКАО следует проанализировать сферу и методы проверок в рамках УППАБ-МНМ по консультации с государствами-членами, с тем чтобы обеспечить предоставление программой проверок больших гарантий относительно реализации мер безопасности на земле, а также обеспечить, чтобы данная методика учитывала основанные на оценках риска подходы к реализации мер авиационной безопасности. Было достигнуто согласие относительно того, что проведение такого анализа целесообразно поручить существующей Исследовательской группе Секретариата (SSG) по УППАБ-МНМ. Членство в SSG должно при необходимости пересматриваться и обновляться, чтобы обеспечить надлежащее представительство всех заинтересованных сторон.

17.9 По вопросу раскрытия результатов проверок члены Комитета выразили различные точки зрения относительно способов достижения оптимально сбалансированного решения в части предоставления информации всем государствам, которые в ней нуждаются, и в то же время обеспечения защиты конфиденциальности результатов проверок. Такая конфиденциальность важна для недопущения раскрытия потенциально чувствительной информации при соблюдении в то же время суверенного права государств. Было достигнуто согласие относительно того, что SSG по УППАБ-МНМ может также служить эффективным форумом для дальнейшего обсуждения этого вопроса. Многие государства-члены также отметили, что такая информация в любом случае должна быть доступна государствам, принимающим рейсы из других государств, на двусторонней основе, и напомнили о выводах Группы экспертов по авиационной безопасности в этом отношении.

17.10 Комитет также призвал ИКАО продолжать оказывать целенаправленную помощь государствам с низким уровнем эффективного выполнения критических элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности и низкой эффективностью внедрения Стандартов ИКАО, касающихся авиационной безопасности.

Пункт 18 повестки дня. Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC)

18.1 На своем 5-м и 6-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос "Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность". В документе WP/21, представ-

ленном Советом, содержится информация о ходе реализации Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (план AFI SECFAL) с момента его официального утверждения в мае 2015 года. В документе поддерживается предложение о продолжении оказания поддержки реализации плана AFI SECFAL и содержится настоятельный призыв к государствам предоставлять финансовую помощь, взносы в натуральной форме и/или другие взносы для оказания поддержки делу реализации.

18.2 Документ WP/28 рассматривался в рамках пункта 20 повестки дня, и поэтому в рамках пункта 18 повестки дня он повторно не рассматривался.

18.3 В документе WP/258 Revision No. 1 Казахстан и Российская Федерация предложили усилить кадровый состав сотрудников по авиационной безопасности и упрощению формальностей Европейского и Североатлантического регионального бюро ИКАО путем введения дополнительной штатной должности, финансируемой из бюджета Регулярной программы, сохраняя должность сотрудника по авиационной безопасности, финансируемую за счет добровольных взносов. В следующем трехлетнем периоде эта должность будет преобразована в должность, финансируемую из бюджета Регулярной программы ИКАО.

18.4 В документе WP/351 Совет проинформировал Ассамблею о принятии Эр-Риядской декларации по авиационной безопасности и упрощению формальностей в регионах Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) и Ближнего востока (MID) ИКАО и призвал принять соответствующие меры по выполнению ее положений.

18.5 В документе WP/185 Сингапур от имени 28 государств-членов и трех международных организаций внес предложение об организации и проведении ИКАО практикума по передовой практике обеспечения безопасности авиагруза, который предоставит возможность сотрудникам, которые заняты в обработке и обеспечении безопасности авиагруза, изучить передовую практику в области обеспечения безопасности авиагруза, реализуемую в настоящее время нормативными органами и отраслью во всем мире.

18.6 АКГА в документе WP/164 представила от имени ее 54 государств – членов информацию о достигнутом прогрессе в области реализации плана AFI SECFAL с момента его утверждения. В документе Ассамблее предлагается настоятельно призвать ИКАО продолжать играть ведущую роль в поддержке и реализации плана AFI SECFAL, во взаимодействии с АКГА укрепить кадры африканских экспертов, работающих в Африканской региональной группе по авиационной безопасности и упрощению формальностей (RASFALG-AFI), и рекомендовать другим регионам ИКАО следовать подходу, предусмотренному планом AFI SECFAL. В документе также предлагается совместно с АКГА направить миссии ИКАО высокого уровня в государства с низким уровнем внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО.

18.7 В информационном документе (WP/446) Доминиканская Республика представила краткую информацию о достигнутом прогрессе в области авиационной безопасности и вкладе этого государства в глобальную систему обеспечения безопасности гражданской авиации. Представители этого государства вновь подтвердили их намерения продолжать сотрудничество с ИКАО и оказывать ей поддержку в реализации инициативы "Ни одна страна не остается без внимания".

18.8 Комитет проинформировали о том, что документ WP/105 будет рассматриваться в рамках пункта 28 повестки дня.

18.9 Исполнительный комитет высоко оценил прогресс, достигнутый в области реализации плана AFI SECFAL. В частности, подчеркивая важность наличия действующих механизмов координации, Комитет отметил актуальность целей, определенных в сфере авиационной безопасности и упрощения формальности в Африке, создание резерва экспертов и предпринятые усилия по повышению уровня политической приверженности. Исполнительный комитет одобрил все действия, предложенные в документах WP/21 и WP/164, включая проект резолюции Ассамблеи по плану AFI SECFAL, призывающей государства – члены региона AFI брать на себя обязательства по достижению задач и целей плана AFI SECFAL. Была также отмечена необходимость поддержки этого плана международным сообществом и совместной деятельности с ИКАО и АКГА в целях его внедрения.

18.10 Ссылаясь на внесенное Казахстаном и Российской Федерацией совместное предложение рассмотреть вопрос о повышении уровня укомплектования персоналом в региональном бюро EUR/NAT ИКАО, включая источник финансирования, Комитет отметил, что распределение ресурсов Секретариата и управление ими является прерогативой Генерального секретаря.

18.11 Комитет одобрил принятие Эр-Риядской декларации по авиационной безопасности и упрощению формальностей и призвал государства регионов АКГА и MID ИКАО выполнить эту декларацию. Комитет также поручил ИКАО поддержать выполнение декларации посредством разработки плана SECFAL для регионов АКГА и MID ИКАО на основе опыта разработки плана AFI SECFAL.

18.12 Комитет поддержал предложение Сингапура об организации проведения практикума ИКАО по передовой практике обеспечения безопасности авиагруза. Секретариат выразил признательность за представленное общее изложение задач практикума и отметил, что в области обеспечения безопасности авиагруза повышению квалификации специалистов уделяется первоочередное внимание.

Пункт 19 повестки дня. Упрощение формальностей и стратегия ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP)

19.1 На своем 6-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел события, связанные с директорией открытых ключей (ДОК), стратегией ИКАО в области программы идентификации пассажиров (TRIP) и Приложением 19 "*Упрощение формальностей*", на основе докладов Совета, представленных соответственно в документах WP/19, 40 и 42. Кроме того, государствами и наблюдателями были представлены три документа: WP/191, 203 и 326.

19.2 В документе WP/19 Совет описал события, связанные с директорией открытых ключей (ДОК ИКАО) и ее использованием после 38-й сессии Ассамблеи и указал предлагаемые приоритеты для программы работы ДОК ИКАО и ожидаемые результаты ее работы в течение следующего трехлетнего периода.

19.3 В документе WP/40 Совет, подчеркнув мандат и текущие приоритеты стратегии ИКАО в области TRIP, сообщил об изменениях в этой программе со времени проведения последней сессии Ассамблеи. В заключение он предложил приоритеты стратегии ИКАО в области TRIP и указал ожидаемые результаты в течение следующего трехлетнего периода.

19.4 В документе WP/42 Совет представил доклад об изменениях в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*", имевших место после предыдущей Ассамблеи, и текущих

приоритетах работы над Приложением 9 в рамках программы упрощения формальностей (FAL). В заключение он предложил приоритеты работы над Приложением 9 и указал ожидаемые результаты на следующее трехлетие.

19.5 В документе WP/191 Южная Африка, представляя предпринятую ею инициативу по включению сведений о родителях в паспорта детей в целях решения проблемы торговли детьми, предложила Ассамблее принять к сведению данную инициативу и согласиться включить вопрос о внесении сведений о родителях в паспорта детей в план действий ИКАО и передать этот вопрос Группе экспертов по упрощению формальностей (FALP) для рассмотрения.

19.6 В документе WP/203 Индонезия, призывая к более широкому внедрению стандартов PNRGOV, разработанных Всемирной таможенной организацией (ВТамО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и ИКАО с тем, чтобы иметь точный инструмент оперативного анализа с учетом повышения риска и создания угрозы авиационной безопасности в связи с ростом объема воздушного движения, предложила Организации содействовать полному внедрению стандартов PNRGOV и просила заинтересованные организации пересмотреть стандарты на сообщения PNRGOV (с привлечение Рабочей группы по PNRGOV) с целью сделать их более доступными в разных системах, в том числе в открытой среде.

19.7 В документе WP/326 Бразилия, представив краткую информацию об опыте Бразилии в области регулирования качества обслуживания в международных аэропортах с учетом применения Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, предложила рассмотреть Стандарт 6.6 Приложения 9 и обратиться к Совету с просьбой принять меры, направленные на содействие рассмотрению вопросов, связанных с упрощением формальностей и качеством обслуживания в аэропортах, и продвижению программы работы в этой области в рамках технических форумов ИКАО, и настоятельно призвала государства-члены принять к сведению важность данного вопроса.

19.8 Комитет одобрил программу работы по ДОК ИКАО, изложенную в документе WP/19, и настоятельно призвал все государства-члены присоединиться к ДОК и активно использовать ее для валидации и аутентификации электронных паспортов.

19.9 В связи с п. 2.5 документа WP/40, в котором говорится о разработке дорожной карты для стандарта на электронные паспорта, некоторые делегации указали, что они не могут поддержать введение стандарта ИКАО на электронные паспорта ввиду бремени, возлагаемого на небольшие государства, и первоочередной задачи уделять основное внимание усилению мер по управлению идентификацией в целях обеспечения выдачи надежных проездных документов соответствующим лицам. В отношении приоритетов и итогов осуществления стратегии ИКАО в области TRIP в течение следующего трехлетия было высказано мнение о том, что до разработки дорожной карты TRIP ИКАО следует получить отзывы от большего числа государств, с тем чтобы дорожная карта отражала широкие требования. По завершении дискуссии Комитет одобрил предлагаемые приоритеты в отношении стратегии ИКАО в области TRIP и ожидаемые результаты на период 2017–2019 гг., представленные в добавлении D к документу WP/40.

19.10 В отношении предлагаемых приоритетов программы работы FAL по Приложению 9 и ожидаемых результатов на следующее трехлетие, указанных в п. 3.3 документа WP/42, некоторые делегации считали преждевременным включать разработку "Глобального плана упрощения формальностей в авиации (GAFP)" в качестве ожидаемого результата, поскольку Группа экспертов FAL поручила рабочей группе рассмотреть этот вопрос и представить доклад о результатах своих дискуссий на следующем совещании Группы экспертов. В связи с широкой поддержкой запланированной работы, указанной в п. 3.3, Комитет одобрил предлагаемые

приоритеты программы FAL, связанные с Приложением 9 "*Упрощение формальностей*", и ожидаемые результаты на 2017–2019 гг.

19.11 Комитет принял к сведению информацию о предпринятой Южной Африкой инициативе по решению проблемы торговли детьми, информация о которой приводится в документе WP/191, хотя некоторые делегации высказали мнение о том, что включение сведений о родителях в паспорта детей может усложнить процессы выдачи паспортов и пограничного контроля. Однако Комитет согласился с мнением о том, что эта проблема должна быть дополнительно изучена техническими экспертами ИКАО и передана на рассмотрение Технической консультативной группе по программе идентификации пассажиров (TAG/TRIP) и Группе экспертов по упрощению формальностей (FALP).

19.12 Комитет согласился с изложенным в документе WP/203 предложением Индонезии, согласно которому Совету следует рассмотреть вопрос о стимулировании полномасштабного внедрения стандартов PNRGOV. Отмечая тот факт, что за поддержание актуальности и управление PNRGOV несет ответственность Всемирная таможенная организация, которая в этой области осуществляет совместную деятельность с ИКАО и Международной ассоциацией воздушного транспорта, Комитет также согласился с тем, что при необходимости этим организациям следует проанализировать сообщение PNRGOV. Комитет также отметил, что стандарты PNRGOV являются полностью открытым источником, доступным для всех государств.

19.13 В отношении конкретного вопроса, которому посвящен документ WP/326, представленный Бразилией, Комитет согласился с предложением настоятельно призвать государства принять к сведению актуальность этого вопроса. Комитет также обратился к Совету с просьбой поддержать проведение исследования, посвященного качеству обслуживания в аэропортах, на технических форумах ИКАО с учетом результатов работ, уже выполненных в этой области Международным советом аэропортов и Международной ассоциацией воздушного транспорта.

19.14 Завершая обсуждение этого пункта повестки дня, Комитет рассмотрел предлагаемые изменения к *Сводному заявлению о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей*, представленному в документе WP/41, в котором содержится пересмотренный вариант проекта резолюции для принятия Ассамблеей (резолюция 19/1).

19.15 Рассмотрев пересмотренный вариант проекта резолюции и добавления В, С и D с внесенными в них изменениями, Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять приводимую ниже резолюцию, которая должна заменить резолюцию А38-16.

Резолюция 19/1. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей

Ассамблея,

*принимая во внимание, что Приложение 9 "*Упрощение формальностей*" было разработано в качестве средства, способствующего четкому пониманию государствами-членами обязательств в соответствии со статьями 22, 23 и 24 Конвенции и стандартизации процедур в целях удовлетворения юридических требований, упомянутых в статьях 10, 13, 14, 29 и 35,*

принимая во внимание, что соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 является важнейшим условием упрощения процессов оформления воздушных судов, пассажиров, их багажа, грузов и почты и решения проблем в ходе пограничного контроля и

аэропортового обслуживания в целях обеспечения эффективности эксплуатации воздушного транспорта,

принимая во внимание важность того, чтобы в ходе таких процедур оформления государства-члены продолжали стремиться к обеспечению максимальной эффективности и безопасности,

1. *постановляет*, что прилагаемые к настоящей резолюции нижеперечисленные добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей по состоянию на день закрытия 39-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей.

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

Добавление С. Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях.

Добавление D. Системы обмена данными о пассажирах;

2. *просит* Совет регулярно пересматривать сводное заявление об упрощении формальностей и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения в него изменений;

3. заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А38-16: Сводное заявление о постоянной политике и практике в области упрощения формальностей.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей

Ассамблея,

принимая во внимание, что *Конвенция о правах инвалидов* и ее Факультативный протокол, которые были приняты Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в декабре 2006 года, вступили в силу 3 мая 2008 года,

принимая во внимание, что разработанные Организацией технические требования к машиночитываемым проездным документам способствуют созданию систем, которые ускоряют время прохождения в аэропортах таможенного контроля пассажирами и членами экипажа международных рейсов при одновременном укреплении программ в области соблюдения иммиграционных правил,

принимая во внимание, что разработка набора стандартных пиктограмм в целях содействия эффективному использованию аэровокзалов пассажирами и другими пользователями оказалась полезной и выгодной,

1. *настоятельно призывает* государства-члены уделять особое внимание активизации их усилий по выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9;

2. *настоятельно призывает* государства-члены уделять должное внимание положениям документа Дос 9984 "Руководство по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов" при внедрении ими соответствующих положений Приложения 9;

3. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 "Упрощение формальностей" и его соответствие современным требованиям государств-членов в отношении осуществления мер пограничного контроля; обработки груза и оформления пассажиров; технологических достижений, касающихся такого осуществления мер; упрощения формальностей при перевозке грузов; урегулирование проблем в области охраны здоровья и реагирование на них и другие события, нарушающие деятельность авиации; и перевозки несовершеннолетних лиц без сопровождающих;

4. *просит* Совет обеспечить актуальность соответствующего инструктивного материала и его соответствие требованиям государств-членов;

5. *просит* Совет обеспечить соответствие и взаимодополняемость положений Приложения 9 "Упрощение формальностей" и Приложения 17 "Безопасность";

6. *просит* Совет обновлять документ Дос 9636 "Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах", с тем чтобы обеспечить его актуальность и соответствие потребностям государств-членов.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Деятельность на национальном и международном уровнях по обеспечению защищенности и целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля

Ассамблея,

принимая во внимание, что государства-члены признают важность организации процесса идентификации пассажиров и организации пограничного контроля для обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей,

принимая во внимание, что государства-члены признают тот факт, что возможность однозначно идентифицировать физических лиц требует комплексного и координированного подхода, объединяющего следующие пять взаимозависимых элементов процесса идентификации пассажиров и организации пограничного контроля в рамках сбалансированной системы:

- a) основополагающие документы, средства и процессы, необходимые для обеспечения аутентичной идентификации личности;
- b) оформление и процесс изготовления стандартных машиносчитываемых проездных документов (МСПД), особенно электронных паспортов, которые соответствуют техническим характеристикам ИКАО;
- c) процессы и протоколы выдачи документов правомочным владельцам соответствующими полномочными органами и средства контроля по борьбе с хищением, подделкой и потерей;
- d) системы и средства проверки, обеспечивающие эффективное и надежное считывание и установление подлинности МСПД в пунктах пересечения границы, включая Директорию открытых ключей (ДОК) ИКАО;

- е) унифицированные прикладные программы, обеспечивающие в ходе проверок своевременное, защищенное и надежное сопоставление данных МСПД и их владельцев с имеющимися и соответствующими данными;

принимая во внимание, что государствам-членам необходимы соответствующие возможности для однозначной идентификации физических лиц и средства и механизмы для установления и подтверждения личности пассажиров,

принимая во внимание, что стратегия программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP) представляет собой глобальную основу для достижения максимальных преимуществ от использования проездных документов и средств пограничного контроля путем сведения воедино элементов процесса идентификации, а также для использования положительных результатов программы ИКАО в области МСПД,

принимая во внимание, что государства – члены Организации Объединенных Наций постановили в резолюции 70/1 от 25 сентября 2015 года принять повестку дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, включающую 17 целей в области устойчивого развития (ЦУР) на основе 169 целевых показателей, среди которых целевой показатель 16,9 предусматривает к 2030 году обеспечить наличие у всех людей законных удостоверений личности, включая свидетельства о рождении,

принимая во внимание, что достоверность и действительность машиночитываемых проездных документов (МСПД) зависит от удобочитаемости и защищенности этих документов, которые обеспечивают элементы их физической защиты и гарантируют элементы их электронной защиты,

принимая во внимание, что ограничение количества видов гражданского состояния зависит от документации, используемой для установления личности, подтверждения гражданства или национальной принадлежности, и оценки правомочий подателя заявления о выдаче паспорта (т. е. документы, удостоверяющие личность),

принимая во внимание, что паспорт является основным официальным документом, удостоверяющим личность и гражданство человека и предназначенным для информирования государства транзита или назначения о том, что его владелец может возвратиться в государство, выдавшее паспорт,

принимая во внимание, что международная уверенность в целостности паспорта имеет важное значение для функционирования системы международных сообщений,

принимая во внимание, что во всем мире ширится практика использования украденных бланков паспортов теми, кто пытается въехать в страну под чужим именем,

принимая во внимание, что защищенность процесса идентификации пассажира и средств пограничного контроля зависит от надежности систем организации процесса идентификации и целостности процесса выдачи проездного документа,

принимая во внимание, что сотрудничество на высоком уровне между государствами-членами необходимо для усиления противодействия злоумышленному использованию паспортов, включая подделку или фальсификацию паспортов, использование поддельных или фальсифицированных паспортов, использование действительных паспортов самозванцами, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманом путем,

принимая во внимание, что государства – члены Организации Объединенных Наций в Глобальной контртеррористической стратегии, принятой 8 сентября 2006 года, постановили активизировать усилия и сотрудничество на всех уровнях, где это уместно, в целях повышения степени защиты документов, удостоверяющих личность, и проездных документов при их изготовлении и выдаче, а также в целях предотвращения и выявления их подделки или противозаконного использования,

принимая во внимание, что в резолюции 1373, принятой 28 сентября 2001 года, Совет Безопасности Организации Объединенных Наций решил, что все государства-члены должны предотвращать передвижение террористов или террористических групп с помощью эффективного пограничного контроля и контроля за выдачей документов, удостоверяющих личность, и проездных документов, а также с помощью мер предотвращения фальсификации, подделки или незаконного использования документов, удостоверяющих личность, и проездных документов,

принимая во внимание необходимость более широкого и тесного сотрудничества между государствами-членами в целях борьбы с мошенничеством и недопущения мошенничества в отношении документов, удостоверяющих личность, и проездных документов,

принимая во внимание, что во всем мире ширится криминальная практика мошенничества с использованием в большей степени документов, удостоверяющих личность, а не проездных документов,

принимая во внимание, что проездные документы, предусмотренные Конвенцией (СТД), являются проездными документами, которые государства – участники Конвенции 1951 года о статусе беженцев (Конвенция 1951 года) и Конвенции 1954 года о статусе лиц без гражданства (Конвенция 1954 года) выдают беженцам или лицам без гражданства, законно находящимся на их территории (см. соответствующую статью 28 обеих Конвенций), т. е. являются проездными документами, предусматриваемыми двумя международными договорами для лиц, имеющих международно признанный статус,

принимая во внимание, что ИКАО создала Директорию открытых ключей (ДОК) для проверки, валидации и аутентификации МСП с биометрическими характеристиками (электронные паспорта), усилив тем самым их защищенность и целостность средств пограничного контроля,

принимая во внимание, что государства-члены запрашивают в рамках программ ИКАО техническую помощь и поддержку по наращиванию потенциала в целях совершенствования своих программ идентификации пассажиров и пограничного контроля,

1. *настоятельно призывает* государства-члены осуществлять однозначную идентификацию физических лиц с помощью своих программ проездных документов и пограничного контроля для получения максимальных преимуществ с точки зрения обеспечения безопасности и упрощения формальностей, включая предотвращение актов незаконного вмешательства и других угроз для гражданской авиации;

2. *настоятельно призывает* государства-члены внедрять более жесткие процедуры и средства для обеспечения защищенности и целостности документов, удостоверяющих личность;

3. *настоятельно призывает* государства-члены активизировать свои усилия по разработке и внедрению надежной системы управления процессом идентификации и обеспечить защищенность и целостность процесса выдачи проездных документов;

4. *настоятельно призывает* государства-члены активировать свои усилия по созданию и внедрению надежной системы проверки целостности электронных паспортов, в частности посредством считывания их электронных подписей и проверки их достоверности;

5. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю реализовать стратегию TRIP ИКАО, с тем чтобы помочь государствам-членам однозначно идентифицировать физических лиц и повысить уровень защищенности и целостности их проездных документов и средств пограничного контроля;

6. *просит* государства-члены активизировать свои усилия по обеспечению защищенности и целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля и оказывать помощь друг другу в решении этих вопросов;

7. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые еще не сделали этого, приступить к выдаче машиносчитываемых паспортов в соответствии с техническими требованиями части 4 документа Doc 9303;

8. *напоминает* государствам-членам о необходимости обеспечить изъятие немашиносчитываемых паспортов из обращения;

9. *напоминает* государствам-членам о необходимости при выдаче проездных документов беженцам и лицам без гражданства ("проездные документы, предусмотренные Конвенцией (СТД)") обеспечивать соответствие этих СТД техническим требованиям документа Doc 9303, касающимся машиносчитываемых проездных документов;

10. *напоминает* государствам-членам о необходимости внедрения мер контроля в целях предотвращения хищения бланков проездных документов и незаконного присвоения вновь выданных проездных документов;

11. *настоятельно призывает* все государства-члены, нуждающиеся в помощи при создании эффективных и действенных систем идентификации и пограничного контроля, незамедлительно обращаться в ИКАО;

12. *просит* Совет обеспечивать актуальность технических требований и инструктивного материала, содержащихся в документе Doc 9303 "*Машиносчитываемые проездные документы*", с учетом технологических достижений;

13. *просит* Совет продолжать изучать технические решения, направленные на повышение уровня авиационной безопасности и упрощение формальностей при прохождении пограничного контроля, совершенствуя при этом процедуры оформления, в том числе автоматизированные системы пограничного контроля (АСПК) на выходах;

14. *просит* Совет обновить *Руководство по выдаче беженцам и лицам без гражданства машиносчитываемых проездных документов, предусмотренных Конвенцией*, подготовленное ИКАО совместно с Управлением Верховного комиссара по делам беженцев (УВКБ);

15. *просит* Совет продолжать работу по повышению уровня защищенности и целостности процесса идентификации пассажиров и средств пограничного контроля и разработке инструктивного материала для применения государствами-членами в интересах достижения этих целей;

16. *настоятельно призывает* Совет изучить пути расширения помощи и оказания поддержки государствам-членам в целях наращивания потенциала в сфере идентификации

пассажиров и средств пограничного контроля, включая инициативную ведущую роль ИКАО в содействии оказанию такой помощи и ее координации в рамках международного сообщества;

17. *настоятельно призывает* все государства-члены присоединиться к системе ДОК ИКАО и использовать информацию из ДОК ИКАО для валидации электронных МСПД на пунктах пограничного контроля;

18. *напоминает* всем государствам-членам, которые еще не делают этого, своевременно представлять в соответствии с установившейся практикой сведения об украденных, утерянных и отозванных проездных документах в базу данных Интерпола об украденных и утерянных проездных документах (SLTD);

19. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не делают этого, сверять на пунктах пограничного контроля при въезде и выезде проездные документы пассажиров международных рейсов с базой данных Интерпола об украденных и утерянных проездных документах (SLTD);

20. *настоятельно призывает* государства-члены создать эффективные и действенные механизмы представления информации в базу данных SLTD и запроса информации из нее.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях

Ассамблея,

принимая во внимание необходимость проведения государствами-членами постоянной работы, направленной на повышение эффективности и результативности процедур таможенного контроля,

принимая во внимание, что создание и активная деятельность национальных программ и комитетов по упрощению формальностей является доказавшим свою эффективность средством обеспечения необходимых улучшений,

принимая во внимание, что сотрудничество в области упрощения формальностей между государствами-членами и различными национальными и международными организациями, занимающимися вопросами упрощения формальностей, приносит выгоду всем заинтересованным сторонам,

принимая во внимание, что такое сотрудничество становится крайне необходимым с учетом количественного роста нестандартизированных систем обмена данными о пассажирах, что может отрицательно сказаться на жизнеспособности отрасли воздушного транспорта,

принимая во внимание, что в последние годы во всем мире возрос риск передачи инфекционных заболеваний воздушным транспортом,

принимая во внимание, что Приложение 9 предусматривает упрощение формальностей при оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям,

1. *настоятельно призывает* государства-члены создать и использовать национальные программы и комитеты по упрощению формальностей и проводить политику сотрудничества на региональной основе между соседними государствами;

2. *настоятельно призывает* государства-члены участвовать в региональных и субрегиональных программах упрощения формальностей других межправительственных авиационных организаций;

3. *настоятельно призывает* государства-члены принимать все необходимые меры – через национальные программы и комитеты по упрощению формальностей или по другим соответствующим каналам – для того, чтобы:

- a) регулярно обращать внимание всех заинтересованных правительственных ведомств на необходимость:
 - i. приведения национальных правил и практики в соответствие с положениями и целями Приложения 9;
 - ii. выработки удовлетворительных решений текущих проблем в области упрощения формальностей;
- b) инициировать любые необходимые последующие действия;

4. *настоятельно призывает* государства-члены поощрять свои национальные и другие программы и комитеты по упрощению формальностей изучать проблемы упрощения формальностей и согласовывать выводы своих комитетов по вопросам упрощения формальностей с выводами комитетов других государств-членов, с которыми у них установлено воздушное сообщение;

5. *настоятельно призывает* соседние и пограничные государства-члены консультироваться друг с другом по общим проблемам, которые могут возникать в области упрощения формальностей, в тех случаях, когда, по их мнению, такие консультации могут привести к единому решению этих проблем;

6. *настоятельно призывает* государства-члены, эксплуатантов воздушных судов и эксплуатантов аэропортов продолжать интенсивное сотрудничество в отношении:

- a) выявления и решения проблем упрощения формальностей;
- b) разработки взаимных договоренностей о недопущении незаконной перевозки наркотиков, незаконной иммиграции, распространения инфекционных заболеваний и других угроз для национальных интересов;

7. *настоятельно призывает* государства-члены рекомендовать эксплуатантам воздушных судов и аэропортов и их ассоциациям участвовать в работе систем электронного обмена данными для достижения максимальных уровней эффективности обработки грузопотоков в международных аэровокзалах;

8. *настоятельно призывает* государства-члены выполнять положения Приложения 9 для упрощения формальностей при оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям;

9. *настоятельно призывает* государства и эксплуатантов воздушных судов и аэропортов в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями прилагать все возможные усилия для ускорения обработки и очистки авиационного груза, обеспечивая при этом безопасность международной цепи поставок;

10. *настоятельно призывает* государства-члены наладить диалог и сотрудничество между государственными и региональными органами, ответственными за упрощение формальностей и авиационную безопасность.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Системы обмена данными о пассажирах

Ассамблея,

принимая во внимание необходимость проведения государствами-членами постоянной работы по повышению эффективности и результативности процедур контроля за оформлением,

принимая во внимание, что Совет Безопасности ООН в пункте 9 резолюции 2178 (2014) призывает государства-члены "требовать, чтобы авиационные компании, действующие на их территории, заблаговременно представляли соответствующим национальным властям информацию о пассажирах для выявления случаев выезда с их территории или попыток въезда на их территорию или транзитного проезда через нее на борту воздушных судов гражданской авиации лиц, обозначенных Комитетом, учрежденным резолюциями 1267 (1999) и 1989 (2011) ("Комитет"), и далее призывает государства-члены сообщать Комитету о любых таких случаях выезда с их территории или попытках въезда на их территорию или транзита через нее таких лиц, а также направлять эту информацию государству проживания или гражданства, сообразно обстоятельствам и согласно внутригосударственному законодательству и международным обязательствам",

1. *настоятельно призывает* государства-члены рекомендовать эксплуатантам воздушных судов, выполняющим международные воздушные перевозки, присоединиться к системам электронного обмена данными, заблаговременно предоставляя информацию о пассажирах, с тем чтобы обеспечить максимальный уровень эффективности обработки пассажиропотоков в международных аэровокзалах;

2. *настоятельно призывает* государства-члены при использовании систем электронного обмена данными обеспечивать соответствие требований к данным о пассажирах международным стандартам, принятым в этих целях соответствующими учреждениями системы Организации Объединенных Наций, и обеспечивать безопасность, добросовестную обработку и защиту этих данных;

3. *настоятельно призывает* государства-члены при создании систем обмена данными о пассажирах содействовать, в соответствующих случаях, применению передовой практики и обмену информацией о ней с другими государствами-членами.

Пункт 20 повестки дня. Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

20.1.1 На своем втором заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос, посвященный охране окружающей среды, на основе подготовленных Советом докладов о ходе выполнения технической программы Организации в области авиационного шума, эмиссии авиационных двигателей и изменения климата (WP/28, 51 и 55 и исправление № 1). Исходя из указанных докладов о ходе работы, Исполнительный комитет рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A38-17 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного

воздуха" (WP/48 и исправление № 1). Кроме того, имелось 11 документов, представленных государствами и наблюдателями: WP/91, 152, 156, 170, 210 (пересмотренный вариант № 1), 223, 225, 250 (пересмотренный вариант № 1), 429, 430 и 447.

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА

20.1.2 Совет представил доклад (WP/51) о прогрессе, достигнутом ИКАО после 38-й сессии Ассамблеи по вопросам, связанным с деятельностью гражданской авиации и окружающей средой, включая осуществленные Секретариатом мероприятия, деятельность САЕР и сотрудничество с другими организациями. В этом документе содержалась информация о согласовании на совещании САЕР/10 предлагаемого для тома III Приложения 16 нового сертификационного стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов и предлагаемого для тома II Приложения 16 стандарта на нелетучие твердые частицы (нЛТЧ) для авиационных двигателей. В документе WP/51 также содержится информация относительно обновления части 2 "Землепользование и охрана окружающей среды" документа Doc 9184 "Руководство по проектированию аэропортов", нового циркуляра по вовлечению населения в реализацию практики экологического менеджмента в авиации и обзора результатов анализа экологических выгод, обеспечиваемых реализацией блока 0 блочной модернизации авиационной системы (ASBU). В документе говорится о последних результатах проводимой в ИКАО работы в области авиационного шума, в том числе о разработке нового стандарта на шум для будущих сверхзвуковых воздушных судов. Была представлена информация об активном сотрудничестве с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), Международной морской организацией (ИМО), Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) и об участии в процессе разработки Целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР). Было подчеркнуто, что Совет согласился со всеми рекомендациями совещания САЕР/10 и что с государствами проводятся консультации относительно предлагаемых изменений к томам I и II Приложения 16 и нового первого издания тома III.

20.1.3 Комитет отметил значительный прогресс, достигнутый ИКАО в решении вопросов, связанных с воздействием авиационного шума и глобальной эмиссии, а также качеством местного воздуха, и подчеркнул большое значение технической работы в этой области.

20.1.4 Согласно поручению 38-й сессии Ассамблеи Совет представил документ WP/55 (с исправлением № 1), в котором говорится о результатах выполненной САЕР оценки экологических тенденций в отношении нынешнего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей. К 2040 году, несмотря на ожидаемое увеличение в 4,2 раза объема международных воздушных перевозок, потребление топлива за тот же период возрастет только в 2,8–3,9 раза. Прогнозирование на долгую перспективу вклада устойчиво производимых альтернативных видов топлива характеризуется серьезной неопределенностью, однако согласно проделанной САЕР оценке сценариев вполне возможно, что к 2050 году до 100 % спроса международной авиации на реактивное топливо сможет быть удовлетворено за счет такого топлива. Будущие разработки в области альтернативных видов топлива будут во многом зависеть от действующей политики и стимулов в отношении таких видов топлива, а также от экологической и экономической эффективности их использования. САЕР также обновил тенденции в области эмиссии, влияющей на качество местного воздуха, и в области авиационного шума. Во всех случаях согласно тенденциям ожидается, что эмиссия авиационных двигателей и авиационный шум будут в будущем увеличиваться, но более медленными темпами, чем рост объемов перевозок. Согласно оптимистичному сценарию технических и эксплуатационных усовершенствований уровень шума может более не увеличиваться с ростом объема перевозок после 2030 года.

20.1.5 Комитет признал, что для предметного обсуждения и принятия решений важно иметь единую надежную информационную базу. Комитет рекомендовал, чтобы в качестве основы для принятия решений по экологическим вопросам были одобрены экологические тенденции и чтобы следующей сессии Ассамблеи была представлена обновленная информация по ним. Комитет также настоятельно призвал государства представлять данные в соответствии с просьбой Ассамблеи относительно информирования об авиационной комиссии.

20.1.6 Комитет также рассмотрел документ WP/28, в котором содержится доклад о деятельности в рамках Программы технической помощи ИКАО с охватом всех стратегических целей ИКАО, включая охрану окружающей среды. В этом документе содержится информация о помощи в области охраны окружающей среды и об инициативах по наращиванию потенциала, таких как партнерство ИКАО с Европейским союзом, а также с Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Глобальным экологическим фондом (ГЭФ).

20.1.7 В документе WP/48 и исправлении №1 Совет представил предложение относительно пересмотра резолюции A38-17 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* с учетом работы, проделанной после 38-й сессии Ассамблеи. Изменения связаны в основном с результатами работы, проделанной Секретариатом и САЕР.

20.1.8 В документе WP/91, представленном Швейцарией, Словакия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств – членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) отметила, что Европа приняла комплексный подход к смягчению последствий воздействия международной авиации на окружающую среду и в рамках этого подхода решительно поддерживает усилия, предпринимаемые ИКАО. В документе признается и поддерживается важная работа, выполняемая САЕР, и необходимость того, чтобы САЕР в своей работе в максимально возможной степени использовал независимый, комплексный и транспарентный подход. В документе подчеркивается важность уделения приоритетного внимания внедрению согласованных и рекомендованных на САЕР/10 стандартов на эмиссию CO₂ самолетов и массовую концентрацию нЛТЧ авиационных двигателей, а также дальнейшей разработке стандартов на массовую и численную концентрацию нЛТЧ.

20.1.9 В документе WP/225 Гватемала от имени государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представила информацию о предпринятых в регионе Латинской Америки действиях, касающихся окружающей среды и гражданской авиации. В этом документе сообщалось о сведении воедино подготовленных различными организациями гражданской авиации концепций и инструктивных указаний, касающихся охраны окружающей среды и гражданской авиации в Латинской Америке. В этом документе предлагается, чтобы Ассамблея включила экологические стратегии и концепции региона Латинской Америки в документы ИКАО, подготавливаемые по данной тематике, и выдвинула требование о более высоком уровне представленности государств – членов ЛАКГА в САЕР.

20.1.10 В документе WP/170 Канада отмечает улучшение заданных технических характеристик и функциональных возможностей навигационных систем, что позволило повысить эффективность операций воздушных судов и обеспечило возможность уменьшения эмиссии парниковых газов (ПГ) и снижения уровня авиационного шума. Однако в окрестностях аэродромов эти усовершенствования, как правило, приводят к увеличению уровня воспринимаемого шума, поскольку по одному и тому же эффективному профилю заход на посадку выполняет большее количество воздушных судов. В документе рекомендуется, чтобы государства представляли данные о воздействии шума в окрестностях аэродромов, и предлагается,

чтобы Ассамблея поручила Совету разработать прагматичный подход к сбалансированному учету воздействия ПГ и шума в окрестностях аэродромов при внедрении схем PBN.

20.1.11 В документе WP/250 (пересмотренный вариант № 1) Республика Корея представила опыт применения в своих аэропортах связанных с шумом сборов и подчеркнула отсутствие стандартизации в данном вопросе в государствах – членах ИКАО. По мнению Республики Корея, нынешний инструктивный материал ИКАО по связанным с шумом сборам является недостаточным, и она предлагает обмениваться на веб-платформе ИКАО передовой практикой государств, с тем чтобы разработать более подробный инструктивный материал в будущем. В документе ИКАО предлагается проанализировать свою рекомендуемую практику по связанным с шумом сборам и предоставить государствам – членам ИКАО "доску объявлений" на официальной веб-платформе ИКАО, где государства-члены смогут обменяться мнениями и подходами в целях совершенствования инструктивного материала ИКАО.

20.1.12 В документе WP/210 (пересмотренный вариант № 1) Соединенные Штаты Америки признали достигнутый прогресс в деле снижения шума и уменьшения последствий для качества местного воздуха посредством разработки политики и стандартов и рекомендуют государствам воздерживаться от введения эксплуатационных ограничений, основанных на сертификационных стандартах ИКАО, касающихся воздействия эмиссии на окружающую среду; государствам – членам ИКАО рекомендуется использовать сбалансированный подход к управлению авиационным шумом. В документе приветствуется рекомендация САЕР о замене предельных значений стандарта сертификации по числу дымности стандартом на эмиссию нЛТЧ, признавая, что это является следующим шагом на пути сокращения авиационной эмиссии в источнике. Соединенные Штаты Америки рекомендуют государствам-членам продолжать разработку уровня жесткости для стандарта на эмиссию нЛТЧ двигателей к совещанию САЕР/11 в феврале 2019 года и поддерживают включение эмиссии нЛТЧ авиационных двигателей в технический анализ САЕР и процесс определения целей.

20.1.13 В документе WP/152 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) поддержала принятие САЕР рекомендаций относительно первого сертификационного Стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов и первого Стандарта на нЛТЧ авиационных двигателей. ИАТА подчеркивает, что цель Стандартов ИКАО должна оставаться неизменной, а также настоятельно призывает государства воздерживаться от введения любых эксплуатационных ограничений или сборов за эмиссию, основанных на Стандарте на эмиссию CO₂. Относительно авиационного шума ИАТА подчеркивает важность сбалансированного подхода к управлению авиационным шумом и решительно выступает против снятия с эксплуатации воздушных судов, которые соответствуют главе 3 тома I Приложения 16, а также поддерживает просьбу к государствам не разрешать введения эксплуатационных ограничений, направленных на снятие с эксплуатации воздушных судов, которые соответствуют главам 4 и 14 Приложения 16.

20.1.14 Комитет принял к сведению пять рабочих документов (WP/156, 223, 429, 430, 447), представленных для информации. Они официально не представлялись на заседании, но ниже приводится их краткое содержание.

20.1.15 В документе WP/156 Аргентина представила информацию о своем предложении подготовить для программы TRANAIR-PLUS курс, посвященный эксплуатационным приемам снижения шума для вертолетов. В основу этого курса будет положен накопленный аргентинской армией опыт производства полетов в Антарктике, являющейся защищенной в экологическом отношении зоной, и связанные с эксплуатационными приемами снижения шума преимущества для производства полетов в густонаселенных городских районах. Цель курса будет заключаться в достижении максимально возможного использования эксплуатационных приемов снижения шума

экипажами вертолетов путем активного применения таких приемов и в разъяснении теоретических аспектов, связанных с шумом вертолетов.

20.1.16 В документе WP/223 Индонезия представила подробную информацию о внедрении сертификационных стандартов тома I Приложения 16 в рамках своей национальной регулятивной системы посредством соответствующего распоряжения на уровне министерства. Она также представила информацию о реализуемой инициативе по выдаче сертификатов по шуму для национального парка воздушных судов Индонезии. На данный момент генеральный директорат гражданской авиации Индонезии выдал 1119 сертификатов по шуму.

20.1.17 В документе WP/429 Международный совет аэропортов (МСА) представил информацию о своем активном сотрудничестве с другими организациями авиационной отрасли и с ИКАО в области охраны окружающей среды, как это отражено в резолюциях, согласованных на Всемирной Генеральной Ассамблее МСА (WAGA), состоявшейся в сентябре 2016 года. Кроме того, в документе представлены проекты МСА, направленные на оказание помощи аэропортам – членам Совета в деле эффективного решения проблемы воздействия различной деятельности на окружающую среду, включая углеродную аккредитацию аэропортов, средство для представления отчетности об аэропортовой эмиссии углерода и других видов эмиссии (ACERT), а также использование устойчивых возобновляемых видов энергии в аэропортах.

20.1.18 В документе WP/430 Республика Корея на основе инструктивного материала в документе ИКАО Doc 9829 *"Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом"* представила информацию о том, что она в настоящее время реализует политику относительно снижения шума в источнике, о планировании и организации землепользования, эксплуатационных приемах снижения шума и эксплуатационных ограничениях, касающихся воздушных судов. Республика Корея определила шесть региональных аэропортов, в которых необходимо снижать шум в источнике и осуществлять государственный контроль, и в трех из этих аэропортов применяются эксплуатационные приемы снижения шума. Правительство оказывает помощь населенным пунктам, подверженным воздействию авиационного шума, и создало механизм для проведения консультаций с заинтересованными сторонами. Республика Корея хотела бы выслушать мнение государств – членов ИКАО или получить от них консультации по вопросу управления шумом.

20.1.19 В документе WP/447 Международная федерация транспортников (МФТ) представила подробную информацию о новом исследовании в области загрязнения воздуха в аэропортах, источниках загрязнения, воздействии на персонал ультрамелких частиц и о действиях для ограничения такого загрязнения. В документе предлагается включить вопрос загрязнения воздуха от дизельных двигателей в *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*. МФТ также предлагает выделить своих экспертов и поделиться опытом и знаниями для выполнения работы ИКАО.

20.1.20 Комитет приветствовал прогресс, достигнутый на совещании CAEP/10, включая согласование для включения в том III Приложения 16 нового сертификационного стандарта на CO₂ для самолетов и предлагаемого для включения в том II Приложения 16 стандарта на нелетучие твердые частицы (нЛТЧ). Комитет рекомендовал уделить приоритетное внимание внедрению этих стандартов, а также дальнейшей разработке стандартов на массовую и численную концентрацию нЛТЧ. Несколько государств подтвердили свои планы продолжать оказывать поддержку деятельности CAEP и призвали другие государства присоединиться к ним.

20.1.21 Комитет принял к сведению поднятые вопросы членского состава САЕР, связанные с увеличением представленности государств – членом ЛАКГА, и отметил, что это относится к административным вопросам САЕР, которые должны решаться Советом.

20.1.22 Относительно обеспечения оптимального соотношения воздействия эмиссии ПГ и авиационного шума при внедрении схем PBN Комитет отметил, что взаимозависимость между различными формами экологического воздействия является одним из основных принципиальных вопросов, рассматриваемых САЕР, и что САЕР следует рекомендовать продолжать эту работу, опираясь на большой объем данных, представляемых государствами.

20.1.23 Комитет отметил, что информация о связанных с шумом сборах отражена в разных документах ИКАО (например, в документах Дос 7100 "Политика ИКАО в области сборов и налогообложения", Дос 9082 "Политика в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание", Дос 9184 "Руководство по проектированию аэропортов") и что база данных по связанным с шумом сборам также доступна на экологическом сайте ИКАО. Комитет рекомендовал, чтобы предложение о пересмотре Рекомендуемой практики ИКАО по связанным с шумом сборам было передано на рассмотрение в САЕР с привлечением Группы экспертов по экономике аэропортов (АЕР) и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP) для консультаций.

20.1.24 Комитет рекомендовал, чтобы Ассамблея подтвердила свою приверженность сбалансированному подходу, отметив, что эксплуатационные ограничения не следует использовать в качестве основного средства, а следует вводить только после учета всех других элементов. Согласившись с этим, некоторые государства отметили пользу от введения определенных эксплуатационных ограничений в конкретных местных обстоятельствах и считают, что предлагаемый текст резолюции не препятствует государствам вводить эксплуатационные ограничения на основании сертификации воздушных судов по шуму. Было также отмечено, что при оценке ограничений по шуму необходимо выяснять, не перекалывают ли некоторые эксплуатационные ограничения проблемы шума на плечи других государств.

20.1.25 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 20/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А38-17 Ассамблея постановила и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что резолюция А38-17 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

учитывая необходимость отразить события, происшедшие после 38-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

1. *постановляет, что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией А39-20/1 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией А39-20/2 "Сводное*

заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 39-й сессии Ассамблеи:

- Добавление А. Общие положения.
- Добавление В. Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и (или) инструктивного материала, касающихся качества окружающей среды.
- Добавление С. Политика и программы, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом.
- Добавление D. Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16.
- Добавление Е. Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом.
- Добавление F. Планирование и организация землепользования.
- Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара.
- Добавление H. Влияние авиации на качество местного воздуха;

2. *просит* Совет представлять для рассмотрения на каждой очередной сессии Ассамблеи документы о политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция вместе с резолюцией А39-22/1 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией А39-22/2 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" заменяют резолюции А38-17 и А38-18.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общие положения

Ассамблея,

принимая во внимание, что преамбула Конвенции о международной гражданской авиации гласит, что "будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира...", а статья 44 этой Конвенции гласит, что целью и задачей Организации являются "разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

принимая во внимание, что во многих случаях неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду можно снизить путем применения всеобъемлющих мер, включающих технические усовершенствования, более эффективную организацию воздушного движения и эксплуатационные процедуры, утилизацию воздушных судов, использование чистых, возобновляемых и устойчивых источников энергии, а также путем соответствующего использования механизмов проектирования аэропортов, планирования и организации землепользования и рыночных мер,

принимая во внимание, что все государства – члены ИКАО согласились продолжить рассмотрение всех авиационных вопросов, связанных с окружающей средой, и по-прежнему сохранять за собой инициативу в деле определения основных направлений политики по этим вопросам и не передавать эту инициативу другим организациям,

принимая во внимание, что другие международные организации подчеркивают важность политики в области окружающей среды, затрагивающей воздушный транспорт,

принимая во внимание, что устойчивое развитие авиации является важным элементом будущего экономического роста и развития, торговли и коммерции, культурного обмена и взаимопонимания между народами и нациями, что обуславливает необходимость оперативного принятия мер по обеспечению совместимости ее деятельности с качеством окружающей среды и развития по направлениям, позволяющим смягчать неблагоприятные последствия,

признавая, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 10 из 17 Целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР),

принимая во внимание, что наличие надежной и наиболее достоверной информации об экологических последствиях деятельности авиации имеет важное значение для разработки политики ИКАО и ее государств-членов,

признавая, что в деле уменьшения воздействия авиации на окружающую среду достигнут значительный прогресс, а производимые сегодня воздушные суда являются на 80 % более топливо-эффективными и на 75 % менее шумными по сравнению с воздушными судами 1960-х годов,

принимая во внимание наличие подтвержденной взаимозависимости авиационного шума и эмиссии двигателей в части, касающейся их влияния на окружающую среду, и необходимость ее учета при определении мер по контролю в источнике и эксплуатационных приемов смягчения последствий этого воздействия,

принимая во внимание, что организация и планирование воздушного пространства могут играть роль в решении проблемы воздействия авиационной эмиссии парниковых газов на глобальный климат и что государствам индивидуально или совместно на региональной основе необходимо рассматривать соответствующие экономические и организационные аспекты,

принимая во внимание, что сотрудничество с другими международными организациями имеет важное значение для лучшего понимания последствий воздействия авиации на окружающую среду и для выработки соответствующей политики, направленной на устранение этих последствий,

признавая важность научных исследований и разработок в области топливной эффективности и альтернативных видов топлива для авиации, результаты которых позволят осуществлять международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями как для качества местного воздуха, так и глобального климата,

1. *заявляет*, что ИКАО как ведущему специализированному учреждению Организации Объединенных Наций (ООН) в вопросах, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, известно о проблеме неблагоприятного воздействия на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, и она будет продолжать искать решение проблемы, при этом она признает свою ответственность и ответственность ее государств-членов за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО и ее государства – члены будут стремиться к тому, чтобы:

- a) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;
- b) ограничить или уменьшить влияние авиационной эмиссии на качество местного воздуха;
- c) ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;

2. *подчеркивает* важность для ИКАО постоянно доказывать делом свою ведущую роль в решении всех вопросов международной гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет сохранять инициативу при определении основных направлений политики в этих вопросах, которые отражают серьезность стоящих перед отраслью проблем;

3. *просит* Совет продолжать регулярно оценивать нынешнее и будущее воздействие авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и продолжать разработку необходимого для этого инструментария;

4. *просит* Совет накапливать и обновлять информацию о взаимозависимости и увязке мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду в целях оптимизации процесса принятия решений;

5. *просит* Совет определить ряд авиационных экологических показателей, которые государства могли бы использовать для оценки деятельности авиации и эффективности стандартов, политики и мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду;

6. *просит* Совет надлежащим образом распространять информацию о существующем и будущем воздействии авиационного шума и тенденциях в этой области, потреблении топлива воздушными судами, топливной эффективности авиационной системы и эмиссии твердых частиц (ТЧ) и окислов азота (NO_x) авиационных двигателей, отражающую работу Организации, представленные государствами планы действий, Глобальный аэронавигационный план ИКАО, Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО, а также политику и инструктивный материал ИКАО в области охраны окружающей среды, например путем представления периодических докладов и проведения практикумов, в том числе посредством координации с региональными бюро ИКАО;

7. *предлагает* государствам продолжать активно поддерживать деятельность ИКАО в области окружающей среды и призывает государства-члены поддерживать деятельность, не предусмотренную бюджетом, посредством добровольных взносов в разумном объеме;

8. *предлагает* государствам и международным организациям предоставлять необходимую научную информацию и данные, позволяющие ИКАО обосновывать свою деятельность в этой области;

9. *рекомендует* Совету по-прежнему осуществлять тесное сотрудничество с международными организациями и другими органами ООН в деле осознания последствий воздействия авиации на окружающую среду и выработки политики, направленной на устранение этих последствий;

10. *настоятельно призывает* государства воздерживаться от принятия мер в области окружающей среды, которые негативно скажутся на упорядоченном и устойчивом развитии международной гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала, касающихся качества окружающей среды

Ассамблея,

принимая во внимание, что проблема авиационного шума в окрестностях многих аэропортов мира, по-прежнему вызывающая озабоченность общественности и ограничивающая развитие инфраструктуры аэропортов, требует принятия соответствующих мер,

принимая во внимание, что, хотя научное сообщество все глубже понимает суть неопределенностей, связанных с воздействием авиационной эмиссии на окружающую среду как на местном, так и на глобальном уровнях, это воздействие по-прежнему вызывает озабоченность и требует принятия соответствующих мер,

признавая наличие взаимозависимости между технологией, конструкцией и эксплуатацией воздушных судов в части, касающейся решения проблем шума, качества местного воздуха и изменения климата,

принимая во внимание, что Совет учредил Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в целях оказания содействия при будущей разработке Стандартов, Рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала по авиационному шуму и эмиссии авиационных двигателей,

принимая во внимание, что Совет принял том I "Авиационный шум" Приложения 16, который включает Стандарты сертификации по шуму дозвуковых воздушных судов (за исключением самолетов короткого взлета и посадки/вертикального взлета и посадки), и уведомил государства-члены об этом решении,

принимая во внимание, что Совет принял том II "Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16, который включает Стандарты сертификации по эмиссии новых авиационных двигателей, и уведомил государства-члены об этом решении,

приветствуя рекомендацию САЕР относительно нового Стандарта по эмиссии нелетучих твердых частиц (нЛТЧ),

приветствуя рекомендацию САЕР относительно нового глобального сертификационного Стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов, который после его принятия станет томом III Приложения 16 "Эмиссия CO₂ самолетов",

признавая, что сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ представляет собой сравнение технических характеристик авиационных технологий и предназначен для использования в процессах сертификации по эмиссии CO₂, а не предназначен служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов,

принимая во внимание, что ИКАО разработала, усовершенствовала и опубликовала инструктивный материал по политике, призванной устранить озабоченность, обусловленную воздействием авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что Совет принял среднесрочные и долгосрочные цели в области технологий, касающиеся уменьшения шума и выбросов окислов азота (NO_x), и цели технического и эксплуатационного характера, предусматривающие уменьшение сжигания топлива воздушными судами,

1. *с удовлетворением отмечает* постоянные выгоды, обеспечиваемые более жестким стандартом по авиационному шуму в главе 4 тома I Приложения 16, вступившим в силу 1 января 2006 года;

2. *приветствует* принятие Советом в марте 2014 года нового более жесткого стандарта по шуму, подлежащего введению 31 декабря 2017 года или позже и 31 декабря 2020 года или позже для воздушных судов с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее 55 т;

3. *приветствует* принятие Советом в марте 2014 года нового стандарта по шуму для воздушных судов с поворотными винтами, подлежащего введению 1 января 2018 года или позже;

4. *приветствует* разработку нового Стандарта на CO₂ для самолетов, подлежащего введению 1 января 2020 года или позже для новых типов самолетов, за исключением новых типов самолетов с МТОМ менее или равной 60 т и с максимальной пассажироместимостью 19 человек или менее, в отношении которых датой начала применения будет 1 января 2023 года или более поздняя дата;

5. *приветствует* разработку нового Стандарта на CO₂ для самолетов, подлежащего введению 1 января 2023 года или позже для находящихся в производстве самолетов с датой прекращения производства 1 января 2028 года;

6. *настоятельно призывает* государства признать, что сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ не предназначен служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов;

7. *приветствует* разработку нового Стандарта на эмиссию нЛТЧ для всех турбовентиляторных и турбореактивных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН, первый серийный образец которых изготовлен 1 января 2020 года или позже;

8. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями активно продолжать работу, связанную с разработкой Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала, касающихся воздействия авиации на окружающую среду;

9. *просит* Совет обеспечить, чтобы его Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в оперативном порядке продолжил работу по осуществлению программы в области шума и эмиссии, с тем чтобы как можно раньше выработать соответствующие решения, и чтобы для этого были выделены необходимые ресурсы;

10. *настоятельно призывает* государства-члены из регионов мира, которые в настоящее время недопредставлены в САЕР, принять участие в работе Комитета;

11. *просит* Совет предоставить государствам и международным организациям имеющуюся информацию относительно мер по уменьшению воздействия авиации на окружающую среду, с тем чтобы обеспечить возможность предприятия действий на основе реализации соответствующих мер;

12. *настоятельно призывает* государства-члены по возможности следовать положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 8 постановляющей части настоящего добавления;

13. *просит* Совет продолжить деятельность по разработке и использованию сценариев оценки экологического воздействия авиационной эмиссии в будущем и сотрудничать с другими международными организациями в этой области.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Политика и программы, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом

Ассамблея,

принимая во внимание, что цель ИКАО заключается в содействии достижению максимально возможной степени согласованности в сфере гражданской авиации, включая правила, касающиеся охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что несогласованная разработка национальных и региональных принципов и программ снижения авиационного шума может препятствовать выполнению роли гражданской авиации в экономическом развитии,

принимая во внимание, что острота проблемы авиационного шума во многих аэропортах явилась причиной принятия мер, ограничивающих полеты воздушных судов, и вызвала сильное противодействие расширению существующих или строительству новых аэропортов,

принимая во внимание, что ИКАО взяла на себя полную ответственность за проведение курса, направленного на обеспечение максимальной совместимости между безопасным, экономически эффективным и упорядоченным развитием гражданской авиации и качеством окружающей среды, и что она активно развивает концепцию "сбалансированного подхода" в целях снижения авиационного шума и разрабатывает рекомендации ИКАО о возможных формах использования такого подхода государствами,

принимая во внимание, что предложенный ИКАО сбалансированный подход к управлению шумом состоит в определении проблемы шума в аэропорту и последующем анализе различных имеющихся мер снижения шума, предусматривающих использование четырех основных элементов, каковыми являются снижение шума в источнике, планирование и организация землепользования, эксплуатационные приемы снижения шума и эксплуатационные ограничения, в целях решения проблемы шума наиболее эффективным с точки зрения затрат способом,

принимая во внимание, что оценка текущего и будущего воздействия авиационного шума является важным средством разработки политики ИКАО и ее государств-членов,

принимая во внимание, что вопросы внедрения и принятие решений относительно использования элементов сбалансированного подхода входят в компетенцию государств-членов, ответственность за разработку соответствующих вариантов решения проблем шума в своих аэропортах в конечном итоге несут отдельные государства при надлежащем учете правил и политики ИКАО,

принимая во внимание, что в инструктивные указания ИКАО, разработанные для оказания государствам помощи в реализации сбалансированного подхода [*Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом* (Дос 9829)], впоследствии были внесены изменения,

признавая, что проблемы шума должны решаться с учетом конкретных характеристик рассматриваемого аэропорта, что требует применения индивидуального подхода к каждому аэропорту, и что при наличии в аэропортах аналогичных проблем шума могут использоваться аналогичные решения,

признавая, что меры снижения шума могут вызвать значительные расходы у эксплуатантов и прочих заинтересованных сторон, в особенности из развивающихся стран,

признавая, что государства имеют соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику, которые могут влиять на осуществление ими "сбалансированного подхода" ИКАО,

признавая, что ряд государств также может применять более широкую стратегию управления шумом,

считая, что улучшение шумовой среды, достигнутое во многих аэропортах за счет замены воздушных судов, отвечающих требованиям главы 2 (воздушные суда, соответствующие Стандартам сертификации по шуму, предусмотренным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышающие уровни шума, предусмотренные в главе 3 тома I Приложения 16), менее шумными воздушными судами, должно сохраняться с учетом устойчивого увеличения объема авиационной деятельности в будущем и не должно сводиться на нет в результате несовместимого расширения городского строительства вокруг аэропортов,

принимая к сведению, что проведенные САЕР анализы тенденций в области авиационного шума свидетельствуют о том, что, согласно сценарию реализации современных технических усовершенствований, увеличение числа полетов воздушных судов может более не приводить к увеличению площади контуров шума после 2030 года,

1. *призывает* все государства – члены ИКАО и международные организации признать ведущую роль ИКАО в решении проблем авиационного шума;

2. *приветствует* достигнутый к настоящему времени прогресс в решении проблемы авиационного шума и рекомендует государствам, изготовителям и эксплуатантам и впредь участвовать в работе ИКАО по решению проблемы авиационного шума и продолжать разрабатывать технологии и политику, которые уменьшают воздействие авиационного шума в прилегающих к аэропортам жилых районах;

3. *настоятельно призывает* государства:

- a) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО (Doc 9829), соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику при решении проблем шума в своих международных аэропортах;
- b) ввести транспарентный процесс или следить за его обеспечением при рассмотрении мер, направленных на уменьшение шума, включая:
 - 1) оценку проблемы шума в конкретном аэропорту на основе объективных, поддающихся измерению критериев и других соответствующих факторов;
 - 2) оценку вероятных затрат и выгод, связанных с применением различных имеющихся мер, и на основе этой оценки выбор таких мер, которые позволяют получить максимальные экологические выгоды наиболее эффективным с точки зрения затрат образом;
 - 3) рассылку результатов оценки для проведения консультаций с заинтересованными сторонами и разрешения споров;

4. *рекомендует* государствам:

- a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств, учитывая при этом взаимозависимость с другими экологическими проблемами;
- b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;
- c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов, учитывая при этом взаимозависимость с другими экологическими проблемами;
- d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции, учитывая при этом возможные последствия таких ограничений для других аэропортов;

5. *просит* государства:

- a) работать в тесном сотрудничестве в целях обеспечения как можно большей согласованности программ, планов и политики;
- b) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;
- c) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;

6. *предлагает* государствам постоянно информировать Совет об их политике и программах мер по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;

7. *просит* Совет:

- a) постоянно оценивать эволюцию воздействия авиационного шума;
- b) обеспечивать, чтобы инструктивный материал в документе Дос 9829 по сбалансированному подходу оставался актуальным и отвечал потребностям государств;
- c) пропагандировать использование сбалансированного подхода, например путем организации практикумов;

8. *призывает* государства оказывать соответствующую поддержку в этой работе ИКАО над инструктивным материалом и любой дополнительной работе над методиками, а также, при необходимости, в оценке влияния или эффективности мер, предусмотренных сбалансированным подходом.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16

Ассамблея,

принимая во внимание, что Стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томе I Приложения 16,

принимая во внимание, что для цели настоящего добавления постепенное снятие с эксплуатации определяется как прекращение международных полетов воздушных судов какой-либо шумовой категории во всех аэропортах одного или нескольких государств,

принимая во внимание, что Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации пришел к выводу, что общее постепенное снятие с эксплуатации "воздушных судов главы 3" всеми странами, которые ввели практику постепенного снятия с эксплуатации "воздушных судов главы 2", с экономической точки зрения не оправдано, и проделал работу, в результате которой была выработана рекомендация относительно нового Стандарта сертификации по шуму в томе I

Приложения 16 с учетом того, что новые действия по постепенному снятию воздушных судов с эксплуатации рассматривать не следует,

принимая во внимание, что некоторые государства ввели практику или приступили к практике постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, или рассматривают вопрос о введении такой практики,

признавая, что Стандарты по шуму Приложения 16 не предназначены для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов,

признавая, что введение ограничений на эксплуатацию существующих воздушных судов может увеличить расходы авиакомпаний и создать серьезные экономические трудности, особенно для тех эксплуатантов воздушных судов, которые могут не располагать финансовыми ресурсами для переоснащения своих парков воздушных судов, таких как эксплуатанты из развивающихся государств,

учитывая, что решение связанных с авиационным шумом проблем должно основываться на взаимном признании трудностей, с которыми сталкиваются государства, и сбалансированном учете их различных интересов,

1. *настоятельно призывает* государства не вводить практику постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, до рассмотрения:

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли необходимая защита обеспечиваться путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрахтования/ обмена, либо, в качестве альтернативы, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;
- c) вопроса о том, может ли необходимая защита обеспечиваться путем введения ограничений лишь в тех аэропортах и на тех взлетно-посадочных полосах, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и лишь в такие периоды времени, когда шум создает наибольшие неудобства;
- d) последствий любых ограничений для других заинтересованных государств, проведения консультаций с такими государствами и представления им заблаговременных уведомлений о своих намерениях;

2. *настоятельно призывает*, те государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 1 постановляющей части соображения, примут решение о постепенном снятии с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых соответствуют нормативам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума главы 3 тома I Приложения 16:

- a) формулировать любые ограничения таким образом, чтобы отвечающие требованиям главы 2 воздушные суда отдельного эксплуатанта, выполняющие в настоящее время

полеты на территорию этих государств, могли сниматься с эксплуатации на таких линиях постепенно в течение по крайней мере 7 лет;

- b) не ограничивать до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов, у которых после даты выдачи первого индивидуального сертификата летной годности прошло менее 25 лет;
- c) не ограничивать до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности более 2:1;
- d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

3. *настоятельно рекомендует* государствам продолжить практику двустороннего, регионального и межрегионального сотрудничества в целях:

- a) ослабления воздействия шума на прилегающие к аэропортам жилые районы, не создавая при этом чрезмерных экономических трудностей для эксплуатантов воздушных судов;
- b) учета проблем эксплуатантов из развивающихся стран в отношении "воздушных судов главы 2", включенных в настоящее время в их регистр, в тех случаях, когда их невозможно заменить до окончания периода постепенного снятия с эксплуатации при условии наличия доказательства размещения заказа на закупку или заключения контракта на аренду заменяющего воздушного судна, отвечающего требованиям главы 3, и согласия с первой датой его поставки;

4. *настоятельно призывает* государства не принимать меры к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствие которых Стандартам по шуму глав 3, 4 или любой новой главы тома I Приложения 16 подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации;

5. *настоятельно призывает* государства не вводить каких-либо ограничений на эксплуатацию воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, кроме как в рамках разработанного ИКАО сбалансированного подхода к управлению шумом и в соответствии с положениями добавлений С и Е к настоящей резолюции;

6. *настоятельно призывает* государства оказывать содействие эксплуатантам в их усилиях по ускорению модернизации парков воздушных судов и тем самым устранять препятствия и обеспечивать всем государствам доступ к аренде или закупке воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, включая, при необходимости, предоставление многосторонней технической помощи.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом

Ассамблея,

принимая во внимание, что Стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томе I Приложения 16,

принимая во внимание, что для целей настоящего добавления эксплуатационное ограничение определяется как любое действие, связанное с шумом, которое ограничивает или сокращает доступ воздушного судна в какой-либо аэропорт,

принимая во внимание, что в добавлении С к настоящей резолюции содержится призыв к государствам применять сбалансированный подход к управлению шумом при решении проблем шума в своих международных аэропортах,

принимая во внимание, что в результате принятия новых стандартов сертификации по шуму в томе I Приложения 16 и реализации на воздушных судах технических наработок в области уменьшения шума ожидается дальнейшее снижение шума в источнике,

принимая во внимание, что во многих аэропортах уже используются планирование и организация землепользования и эксплуатационные приемы снижения шума и задействованы другие меры по снижению остроты проблемы шума, хотя в некоторых случаях расширение городского строительства вокруг аэропортов продолжается,

принимая во внимание, что снятие с эксплуатации воздушных судов, которые отвечают Стандартам сертификации по шуму, установленным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума, установленные в главе 3 тома I Приложения 16 (как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции), уже завершено в ряде государств и что, учитывая постоянное увеличение объема авиационной деятельности, без принятия дальнейших мер количество людей, подвергаемых воздействию авиационного шума в ряде аэропортов этих государств, может увеличиться,

принимая во внимание, что региональные различия настолько существенны, что шум, создаваемый воздушными судами, по-видимому, будет являться проблемой в течение ближайших двух десятилетий, и что в этой связи некоторые государства рассматривают возможность введения эксплуатационных ограничений в отношении некоторых воздушных судов, отвечающих Стандартам сертификации по шуму главы 3 тома I Приложения 16,

принимая во внимание, что введение эксплуатационных ограничений в отношении "воздушных судов главы 3" в некоторых аэропортах следует осуществлять на основе сбалансированного подхода и соответствующем инструктивном материале ИКАО (Doc 9829) с учетом конкретных потребностей соответствующего аэропорта,

принимая во внимание, что эти ограничения могут оказать существенное экономическое влияние на инвестиции в самолетные парки эксплуатантов воздушных судов из других государств, помимо тех, в которых такие ограничения вводятся,

признавая, что эти ограничения выходят за рамки политики, изложенной в добавлении D к настоящей резолюции, и не согласуются с другими соответствующими руководящими принципами, разработанными ИКАО,

признавая, что ИКАО не возлагает на государства обязанность вводить эксплуатационные ограничения в отношении "воздушных судов главы 3",

признавая, что Стандарты по шуму Приложения 16 не предназначались для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов и, в частности, что Стандарты, содержащиеся в главе 4 и главе 14 тома I Приложения 16 и любые более жесткие требования, принятые Советом, основаны на понимании того, что они предназначены только для целей сертификации,

признавая, в частности, что государства имеют юридические обязательства, законы, действующие договоренности и установленную политику, которые могут определять решение проблем шума в их аэропортах и влиять на выполнение положений настоящего добавления,

1. *настоятельно призывает* государства по возможности обеспечивать, чтобы любые эксплуатационные ограничения принимались только в случае подтверждения целесообразности таких действий по результатам предварительно проведенной оценки предполагаемых выгод и возможных негативных последствий;

2. *настоятельно призывает* государства не вводить каких-либо эксплуатационных ограничений в любом аэропорту в отношении воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3 тома I Приложения 16 до:

- a) завершения процесса снятия с эксплуатации в конкретном аэропорту воздушных судов, уровни шума которых превышают пределы, определенные главой 3 тома I Приложения 16;
- b) полной оценки имеющихся мер решения проблемы шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом, изложенным в добавлении C;

3. *настоятельно призывает* государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 2 постановляющей части соображения, разрешат ввести в каком-либо аэропорту ограничения на полеты воздушных судов, соответствие Стандартам главы 3 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации:

- a) основывать такие ограничения на шумовых характеристиках воздушных судов, установленных посредством процедуры сертификации, проведенной в соответствии с томом I Приложения 16;
- b) соизмерять такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;
- c) по возможности вводить ограничения частичного характера вместо полного запрета на полеты в аэропортах;
- d) учитывать возможные последствия для авиаперевозок, в отношении которых отсутствуют приемлемые альтернативы (например, воздушные перевозки большой протяженности);

- e) учитывать особые условия деятельности эксплуатантов из развивающихся стран, предоставляя освобождения во избежание создания необоснованного бремени для таких эксплуатантов;
- f) вводить такие ограничения по возможности постепенно, с учетом экономических последствий для эксплуатантов затрагиваемых воздушных судов;
- g) предоставлять эксплуатантам заблаговременное уведомление в разумные сроки;
- h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;
- i) информировать ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех таких введенных ограничениях;

4. *далее настоятельно призывает* государства не разрешать вводить какие-либо эксплуатационные ограничения в целях снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствие которых Стандартам по шуму главы 4 и главы 14 тома I Приложения 16 и любым более жестким требованиям, принятым Советом, подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Планирование и организация землепользования

Ассамблея,

принимая во внимание, что планирование и организация землепользования являются одним из четырех основных элементов сбалансированного подхода к управлению шумом,

принимая во внимание, что количество людей, подвергающихся воздействию авиационного шума, зависит от того, каким образом осуществляются планирование и организация землепользования вокруг аэропорта, и, в частности, от масштабов регулирования жилищного строительства и другой чувствительной к воздействию шума деятельности,

принимая во внимание, что объем деятельности в большинстве аэропортов может увеличиться и что имеется опасность ограничения такого роста в будущем вследствие ненадлежащего землепользования вблизи аэропортов,

принимая во внимание, что постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, которые отвечают Стандартам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но уровни шума которых превышают требования главы 3 тома I Приложения 16, позволило обеспечить во многих аэропортах уменьшение размера контуров шума, охватывающих районы, в которых люди подвержены воздействию неприемлемых уровней шума, а также снизить общее количество людей, подвергающихся воздействию шума,

учитывая важность максимально возможного закрепления этих положительных результатов в интересах местного населения,

признавая, что Стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, расширил возможности эксплуатантов по замене шумных воздушных судов своих парков менее шумными воздушными судами,

признавая, что Стандарт, содержащийся в главе 14 тома I Приложения 16, после его внедрения расширит возможности эксплуатантов по замене воздушных судов своих парков менее шумными воздушными судами,

признавая, что организация землепользования включает в себя деятельность по планированию, которая может входить главным образом в компетенцию местных полномочных органов, но тем не менее сказывается на пропускной способности аэропортов, что, в свою очередь, затрагивает интересы гражданской авиации,

признавая, что обновленный инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по уменьшению остроты проблемы шума включен в часть 2 "*Использование земельных участков и охрана окружающей среды*" Руководства по проектированию аэропортов (Дос 9184),

признавая, что циркуляр ИКАО "*Участие населения в деятельности по охране окружающей среды от воздействия авиации*" дополняет нынешнюю политику в области управления авиационным шумом в аэропортах и их окрестностях,

1. *настоятельно призывает* государства, которые постепенно прекратили полеты "воздушных судов главы 2" в своих аэропортах, как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции, сохраняя в максимально возможной степени выгоды для местного населения, избегать по возможности ненадлежащего землепользования или строительства в районах, где достигнуто снижение уровней шума;

2. *настоятельно призывает* государства обеспечивать, чтобы потенциальное снижение уровней шума, достигаемое за счет введения в эксплуатацию менее шумных воздушных судов, в частности, соответствующих Стандарту главы 4, также не сводилось на нет в результате ненадлежащего землепользования или строительства, которого можно было избежать;

3. *настоятельно призывает* государства, в которых все еще существует возможность свести к минимуму проблему авиационного шума путем принятия превентивных мер:

- a) размещать новые аэропорты в соответствующих местах, например на удалении от районов, чувствительных к шуму;
- b) принимать соответствующие меры для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;
- c) определять зоны вокруг аэропортов с различающимися уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и устанавливать критерии надлежащего использования таких земельных участков с учетом инструктивного материала ИКАО;
- d) вводить законодательство, разрабатывать рекомендации или определять другие приемлемые средства обеспечения соответствия этим критериям землепользования;

- e) обеспечивать предоставление местному населению, проживающему вблизи аэропортов, понятной информации, касающейся полетов воздушных судов и их воздействия на окружающую среду;
- 4. *просит* Совет:
 - a) обеспечить, чтобы инструктивный материал по землепользованию, содержащийся в Дос 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;
 - b) рассмотреть вопрос о возможных мерах по стимулированию организации землепользования, в частности, в тех частях мира, где не исключена перспектива избежать проблем авиационного шума в будущем.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

Ассамблея,

принимая во внимание, что после введения в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов для выполнения коммерческих перевозок были предприняты действия с целью избежать создания неприемлемых для населения ситуаций вследствие звукового удара, таких как вызываемые усилением звукового удара помехи сну и вредные последствия для лиц и собственности на суше и на море,

принимая во внимание, что государства, являющиеся изготовителями таких сверхзвуковых самолетов, так же как и другие государства, продолжают проводить исследования физических, физиологических и социологических последствий звукового удара,

признавая проводимую работу по разработке нового стандарта по шуму для будущих сверхзвуковых воздушных судов и работу, направленную на понимание нынешнего уровня научных знаний в области звукового удара, состояния исследований и проектов по сверхзвуковым самолетам,

признавая, что сертификация сверхзвуковых самолетов по летной годности может иметь место в период 2020–2025 гг.,

1. *подтверждает* важность, которую она придает обеспечению того, чтобы звуковой удар при коммерческой эксплуатации сверхзвуковых воздушных судов не создавал неприемлемой ситуации для населения;

2. *порукает* Совету пересмотреть, опираясь на уже имеющуюся информацию и используя соответствующие механизмы, Приложения и другие относящиеся к этому документы для обеспечения того, чтобы они соответствующим образом учитывали проблемы, которые могут возникнуть для населения в результате полетов сверхзвуковых самолетов, и, в частности, применительно к звуковому удару, предпринять действия для достижения международного соглашения об измерении звукового удара, количественном и качественном определении выражения "неприемлемые ситуации для населения" и установлении соответствующих пределов;

3. *предлагает* государствам, являющимся изготовителями сверхзвуковых воздушных судов, представить ИКАО в установленном порядке предложения о том, как можно выполнить любые технические требования, определенные ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Влияние авиации на качество местного воздуха

Ассамблея,

принимая во внимание возрастающую обеспокоенность влиянием авиации на атмосферу в части, касающейся качества местного воздуха и соответствующих последствий для здоровья и благосостояния людей,

принимая во внимание, что фактические данные о таком влиянии эмиссии NO_x и твердых частиц (ТЧ) авиационных двигателей на качество местного воздуха в нижних слоях атмосферы и региональное качество воздуха сейчас являются все более убедительными,

признавая, что научное сообщество все лучше понимает суть неопределенностей, связанных с влиянием эмиссии NO_x и ТЧ авиационных двигателей на глобальный климат,

признавая наличие взаимозависимости между конструкцией и эксплуатацией воздушных судов в части, касающейся решения проблем шума, качества местного воздуха и изменения климата,

признавая, что ИКАО определила технические Стандарты и ускорила разработку эксплуатационных процедур, что позволило существенно уменьшить степень вредного воздействия воздушных судов на качество местного воздуха,

принимая во внимание, что на протяжении последних нескольких десятилетий объем многих выбрасываемых авиационными двигателями загрязняющих веществ, таких как сажа и негоревшие углеводороды, оказывающих влияние на качество воздуха на местном и региональном уровнях, значительно уменьшился,

принимая во внимание, что в результате достигнутого в последнее время прогресса в области эксплуатационных процедур, таких как производство полетов в режиме непрерывного снижения, произошло дальнейшее уменьшение авиационной эмиссии,

принимая во внимание, что оценка тенденций в области авиационной эмиссии NO_x, ТЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

принимая во внимание необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO_x, ТЧ и других видов газообразной эмиссии,

признавая, что в осознании влияния нелетучей составляющей эмиссии ТЧ достигнут значительный прогресс и что по-прежнему ведутся научные и технические работы по более точной оценке летучей составляющей эмиссии ТЧ,

принимая во внимание, что влияние авиационной эмиссии на качество воздуха на местном и региональном уровнях является составной частью общего воздействия эмиссии в конкретном районе и что его следует рассматривать в более широком контексте всех источников, влияющих на качество местного воздуха,

принимая во внимание, что фактическое качество местного воздуха и влияние авиационной эмиссии на здоровье зависят от ряда факторов, в числе которых рассматриваются ее доля в общей концентрации и численность населения, подвергаемого воздействию в конкретном регионе,

принимая во внимание, что в статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* содержатся положения, касающиеся аэропортовых и других аналогичных сборов, включая принцип недопущения дискриминации, и что ИКАО разработала для государств-членов директивные указания в области взимания сборов (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Doc 9082), включая конкретные инструктивные указания по сборам, связанным с шумом, и сборам за эмиссию, связанным с качеством местного воздуха,

принимая во внимание, что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настоятельно рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов, и чтобы поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологических последствий эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в каком такие расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Совет ИКАО утвердил политику и инструктивный материал, касающиеся использования сборов, связанных с эмиссией, для решения проблемы воздействия эмиссии авиационных двигателей в аэропортах или в районе аэропортов,

отмечая, что Совет ИКАО опубликовал информацию о системах рационального природопользования (СРП), которые используются авиационными заинтересованными сторонами,

отмечая, что Совет ИКАО разработал инструктивное Руководство по качеству воздуха в аэропортах, которое впоследствии было обновлено,

1. *просит* Совет осуществлять мониторинг и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями, такими как ВОЗ, повысить свой уровень знаний о влиянии авиационной эмиссии ТЧ, NOx и других газов на благосостояние и здоровье людей и распространить информацию по этому вопросу;

2. *просит* Совет продолжить свою деятельность по разработке технически осуществимых, экологически благоприятных и экономически обоснованных стандартов, направленных на дальнейшее уменьшение последствий локального загрязнения воздуха воздушными судами;

3. *просит* Совет продолжить разработку сертификационных требований к эмиссии нелетучих ТЧ и по-прежнему отслеживать прогресс в области научного и технического понимания воздействия летучих и нелетучих составляющих эмиссии ТЧ;

4. *рекомендует* государствам-членам предпринимать действия по оказанию помощи в разработке сертификационных требований к эмиссии нЛТЧ;

5. *просит* Совет обеспечить надлежащий учет взаимозависимости мер по уменьшению авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, оказывающих влияние на качество местного воздуха и глобальный климат;

6. *просит* Совет продолжить свою деятельность по определению долгосрочных технических и эксплуатационных целей в части, касающейся экологических аспектов деятельности авиации, включая NO_x, выбрасываемые воздушными судами;

7. *просит* Совет постоянно содействовать совершенствованию условий эксплуатации и воздушного движения, позволяющих уменьшить воздействие загрязнения местного воздуха воздушными судами;

8. *рекомендует* государствам-членам и другим заинтересованным сторонам предпринимать действия по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, влияющей на качество местного воздуха, в частности, в рамках добровольных мер, и информировать об этом ИКАО;

9. *приветствует* разработку и распространение инструктивного материала по вопросам, касающимся оценки качества воздуха в аэропортах;

10. *просит* Совет взаимодействовать с государствами и заинтересованными сторонами в деле распространения информации о применяемой в аэропортах передовой практике, направленной на уменьшение негативных последствий воздействия авиационной эмиссии на качество местного воздуха и обмена ею;

11. *приветствует* разработку инструктивного материала по сборам за эмиссию, связанным с качеством местного воздуха, и *просит* Совет постоянно обновлять этот инструктивный материал, а также *настоятельно призывает* государства-члены обмениваться информацией о введении таких сборов;

12. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить максимально возможный с практической точки зрения уровень соответствия и надлежащим образом учитывать политику и рекомендации ИКАО по сборам за эмиссию, связанным с качеством местного воздуха.

Доклад по пункту 21 повестки дня. Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

21.1 Отдельно по пункту 21 повестки дня рабочих документов представлено не было. Таким образом, проект текста доклада по пункту 21 повестки дня включен в доклад по пункту 20 повестки дня.

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

22.1 На своем 2-м, 3-м, 4-м и 10-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос охраны окружающей среды на основе докладов Совета о ходе работы Организации в

области международной авиации и изменения климата (рабочие документы 28, 51, 54, 55 и исправление № 1, а также рабочий документ 56). На основе этих докладов о ходе работы Исполнительный комитет рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции А38-18 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" (WP/49). Поправки к статьям резолюции А38-18, касающимся глобальной системы рыночных мер (PM), представлены в отдельном рабочем документе (WP/52 и исправление № 1) "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)". Кроме того, государства и наблюдатели представили 44 рабочих документа: 91, 138, 152, 153 (пересмотренный вариант № 1), 154 (пересмотренный вариант № 1), 155 (пересмотренный вариант № 1), 163, 170, 181, 182, 206, 207, 208, 209, 211 (пересмотренный вариант № 1), 212 (пересмотренный вариант № 1), 222, 227, 232, 233, 234, 248, 262, 321, 343, 363, 364, 377, 387, 411, 412, 413, 414, 415, 426, 427, 428, 429, 431, 443, 448, 449, 455 и 465.

22.2 ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА, НЕ ВКЛЮЧАЯ ГЛОБАЛЬНУЮ СИСТЕМУ РЫНОЧНЫХ МЕР

22.2.1 Совет представил доклад (WP/56) о деятельности ИКАО по поощрению и содействию налаживанию устойчивого производства альтернативных видов топлива в авиации, включая: обмен информацией и расширение диалога между государствами и заинтересованными сторонами, реализацию Глобальной рамочной программы по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF), а также работу Целевой группы по альтернативным видам топлива в рамках Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР). В докладе подчеркивается, что, хотя техническая возможность производства альтернативных видов реактивного топлива доказана, следующими первоочередными задачами будут устранение первоначальных экономических барьеров и обеспечение устойчивого коммерческого производства, а для этого государствам будет необходимо разработать целенаправленную политику, в том числе поддержать меры и положения для обеспечения устойчивого производства. Комитет принял к сведению достигнутый прогресс и поддержал проводимую Организацией работу.

22.2.2 Совет представил доклад (WP/54) о развитии событий после последней Ассамблеи в области добровольных планов действий государств по сокращению эмиссии CO₂, а также о дальнейших шагах со стороны ИКАО по возможной активизации поддержки государств в подготовке, обновлении и реализации планов действий. На данный момент планы действий представили 100 государств, на долю которых приходится 89,90 % объема международных воздушных перевозок. Несмотря на то, что в этой области положение дел значительно улучшилось, более половины представленных планов действий все еще не содержат количественных базовых уровней и ожидаемых результатов. В качестве следующих шагов Секретариат продолжит оказывать поддержку государствам в подготовке и обновлении добровольных планов действий для включения количественных данных, а также в целях налаживания партнерских отношений для оказания помощи государствам, которые еще не подготовили планы действий. Комитет принял к сведению достигнутый прогресс и поддержал проводимую Организацией работу.

22.2.3 Комитет также призвал государства-члены обмениваться информацией и включать более полные и обоснованные данные в планы действий, что поможет ИКАО составлять базу данных о глобальной эмиссии. Он также рекомендовал налаживать партнерские отношения между государствами в целях взаимной поддержки в деле подготовки и доработки планов действий.

22.2.4 Комитет также рассмотрел документ WP/28, в котором содержится доклад о мероприятиях по реализации Программы технической помощи ИКАО, охватывающей все

стратегические цели ИКАО, в том числе охрану окружающей среды. Рабочий документ также включает информацию об инициативах, связанных с помощью в области окружающей среды и наращиванием потенциала, например партнерские отношения ИКАО с Европейским союзом (ЕС), а также с Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Глобальным экологическим фондом (ГЭФ). Комитет был проинформирован о новых партнерских отношениях по оказанию помощи в области окружающей среды, например дополнительная поддержка со стороны ЕС, поддержка Германии экспериментального проекта по внедрению системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV) глобальной системы РМ; полученное подтверждение намерений МСА совместно с ИКАО реализовывать инициативы, направленные на улучшение экологической обстановки в аэропортах, а также новая партнерская договоренность с Всемирным банком для оказания поддержки внедрению глобальной системы РМ.

22.2.5 В документе WP/49 Совет представил предложение о пересмотре резолюции А38-18 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* в свете событий после 38-й сессии Ассамблеи в области международной авиации и изменения климата.

22.2.6 В документе WP/91, представленном Швейцарией, Словакия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) заявила о необходимости в разработке государствами мер в поддержку использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива, о приверженности Европы проведению мероприятий по наращиванию потенциала в развивающихся странах в области охраны окружающей среды, а также предложила другим государствам участвовать в мероприятиях для достижения той же цели, а также поддержала разработку долгосрочной цели в части снижения эмиссии CO₂ и будущую работу, направленную на научное понимание воздействия авиации на окружающую среду, включая последствия, не связанные с CO₂.

22.2.7 В документе WP/262 Доминиканская Республика от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) изложила проблемы, с которыми сталкивается ряд государств ЛАКГА при разработке и реализации планов действий по сокращению эмиссии, и в то же время подчеркнула достигнутые в Доминиканской Республике успехи в связи с реализацией проекта, финансируемого ЕС, и отметила общие преимущества, полученные в рамках проекта, финансируемого ПРООН/ГЭФ. Была высказана просьба относительно выделения целевых фондов, позволяющих расширить и активизировать проекты оказания помощи государствам в деле подготовки и реализации их планов действий и разработки систем MRV, таких как авиационная экологическая система (AES), для составления кадастров эмиссии и мониторинга эмиссии CO₂ международной авиации.

22.2.8 В документе WP/321 девять государств Центральной Африки, в качестве бенефициариев проекта ИКАО – ЕС, представили информацию о прогрессе, достигнутом центральноафриканскими государствами в деле разработки планов действий по сокращению эмиссии CO₂ и внедрению авиационной экологической системы (AES) в рамках проекта технической помощи ИКАО и ЕС. Далее в нем содержится информация о сотрудничестве между ними в разработке регионального плана действий. Они просят ИКАО и другие государства и международные организации изучить вопрос о дополнительных источниках финансирования для активизации технической помощи, направленной на разработку планов действий и реализации указанных в них мер.

22.2.9 В документе WP/170 Канада подчеркнула возможный компромисс, вытекающий из анализа экологических выгод, получаемых от реализации схем полетов с использованием навигации, основанной на характеристиках (PBN), поскольку они позволяют повысить

эффективность полетов, что приводит к уменьшению потребления топлива и сокращению эмиссии, однако это может также привести к повышению уровня воспринимаемого шума в связи с тем, что большее число воздушных судов следуют по одним и тем же маршрутам. Канада предлагает государствам представлять данные о воздействии шума в окрестностях аэродромов, а Совету разработать прагматичный подход к сбалансированному учету воздействия ПГ и шума в окрестностях аэродромов при внедрении схем PBN.

22.2.10 В документе WP/181 Кения изложила свой опыт и достигнутый прогресс в сборе, мониторинге и представлении данных об эмиссии CO₂ международной авиации в рамках своей инициативы по обновлению и совершенствованию ее добровольного плана действий. Для содействия разработке обоснованных планов действий и повышению готовности государств к выполнению возможных требований в части мониторинга, отчетности и верификации (MRV) Кения предлагает ИКАО расширить свою программу наращивания потенциала в области сокращения эмиссии CO₂, используя при этом успешный опыт партнерских отношений ИКАО с ЕС и внедрения авиационной экологической системы (AES) в отдельных государствах, а также активизировать содействие доступу государств к финансовым ресурсам, техническим знаниям и передаче технологий. Она далее призывает государства налаживать партнерские отношения, в том числе посредством программы ИКАО "дружеской взаимовыручки" или за счет дополнительных целевых региональных проектов по наращиванию потенциала для дальнейшего содействия региональному сотрудничеству и обмену знаниями.

22.2.11 В документе WP/212, пересмотренный вариант № 1, Индонезия подчеркнула тот факт, что разработка устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации включена в ее национальный план действий, и в результате этого авиация включена в ее национальную политику и цели в области биоэнергии для транспортного сектора. Она отмечает, что устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации потребуют выработки соответствующей политики и стимулов для создания долгосрочных рыночных перспектив и обращается с просьбой разработать инструктивный материал ИКАО для государств в целях определения глобально согласованных надлежащих действий по выработке политики. Она также призывает государства включить авиацию в свою национальную политику и/или цели в области биоэнергии для транспорта.

22.2.12 В документе WP/232 Соединенные Штаты Америки поддержали "корзину мер" ИКАО для решения проблем изменения климата, вызванных деятельностью международной гражданской авиации, и представили несколько инициатив, финансируемых в настоящее время Соединенными Штатами Америки, по внедрению и исследованию различных элементов корзины мер.

22.2.13 В документе WP/363 Буркина-Фасо изложила достигнутый прогресс по сокращению эмиссии CO₂ в секторе гражданской авиации, подчеркнув шаги, предпринятые для разработки своего плана действий и внедрения авиационной экологической системы (AES) национальным ведомством гражданской авиации. В документе также рассматриваются предполагаемые проблемы при выполнении плана, а также ожидания Буркина-Фасо в части оказания помощи и сотрудничества. Документ призывает государства-члены и международные организации выделить фонды для наращивания потенциала и новых проектов по оказанию помощи в области окружающей среды, аналогичных проекту ИКАО–ЕС.

22.2.14 В документе WP/364 Египет представил доклад о своей деятельности в области охраны окружающей среды от воздействия международной авиации, а также о достигнутом прогрессе в области подготовки своего плана действий по сокращению эмиссии CO₂. В нем содержится просьба к ИКАО предусмотреть в Программе TRAINAIR PLUS специализированную

группу по подготовке в области национальных планов действий, повысить возможности региональных бюро ИКАО в области окружающей среды, а также выделить экспертов для оказания помощи государствам в разработке планов действий и налаживании партнерских отношений между ними.

22.2.15 В документе WP/455 Мексика представила краткую информацию о текущем положении дел с разработкой и использованием устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации как ключевого элемента корзины мер по сокращению авиационной эмиссии. Она предлагает Ассамблее рекомендовать всем государствам, авиационной отрасли и другим заинтересованным сторонам принять участие в подготовительном семинаре ИКАО в Монреале в феврале 2017 года и в Конференции ИКАО по альтернативным видам топлива, которая будет проведена в Мехико (Мексика) в октябре 2017 года и на которой будет разработан *Концептуальный план ИКАО по альтернативным видам топлива для международной авиации*, что будет способствовать поощрению государств к действиям по дальнейшей разработке и использованию альтернативных видов топлива для авиации.

22.2.16 В документе WP/152 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) поддержала принятие CAEP рекомендаций, включая первый сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов. ИАТА подчеркивает, что государствам следует воздерживаться от введения любых эксплуатационных ограничений или сборов за эмиссию, основанных на Стандарте на эмиссию CO₂.

22.2.17 Комитет принял к сведению десять рабочих документов, представленных для информации. На заседаниях их не представляли, но их краткое содержание приводится ниже.

22.2.18 В документе WP/138 Индия представила обзор инициатив, реализуемых правительством Индии и другими заинтересованными сторонами по снижению авиационной эмиссии в целях достижения устойчивого роста.

22.2.19 В документе WP/222 Индонезия представила последнюю информацию о выполнении национального плана действий Индонезии, подчеркнув последние достижения и будущие планы и призывая к сотрудничеству с другими государствами-членами.

22.2.20 В документе WP/227 Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS) изложила проблемы, стоящие перед рядом государств CASSOS, в деле разработки и внедрении своих планов действий по сокращению эмиссии CO₂, в то же время подчеркнув успех ряда инициатив ИКАО, в том числе финансируемый ЕС проект, проект, финансируемый ПРООН/ГЭФ, а также руководимую Секретариатом ИКАО программу "дружеской взаимовыручки".

22.2.21 В документе WP/415 Словакия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА представила информацию об их деятельности в поддержку целей инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)"*, включая проект ИКАО – ЕС по оказанию помощи в разработке и реализации национальных планов действий по снижению эмиссии CO₂ для 14 африканских государств и государств бассейна Карибского моря.

22.2.22 В документе WP/426 Гватемала от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представила доклад о работе государств – членов ЛАКГА, касающийся совместной подготовки и представления национальных планов действий по снижению авиационной эмиссии CO₂. В документе изложены меры, принимаемые государствами

региона в соответствии с их возможностями, и содержится призыв к государствам, которые еще не представили свои добровольные планы действий, принять участие в их работе.

22.2.23 В документе WP/207 Международная коалиция за устойчивое развитие авиации (ICSA) заявила, что шесть лет интенсивных усилий не привели к выработке Стандарта на CO₂ для новых типов или находящихся в производстве самолетов, который бы снизил эмиссию ниже того предела, который они и так могли бы достичь без этого Стандарта. С учетом ожидаемого роста авиационной эмиссии CO₂ и срочности принятия всех возможных мер по его смягчению, как это решительно подчеркивается в Парижском соглашении, такой результат, по мнению ICSA, является весьма неутешительным.

22.2.24 В документе WP/208 ICSA подчеркнула важность контроля со стороны общественности и гласности относительно работы ИКАО по решению проблем эмиссии парниковых газов международной авиации. В документе подчеркивается, что транспарентность и процесс ИКАО в значительной степени отстают от давно установившейся практики в других органах ООН и делается акцент на обязательства государств – членов ИКАО в части большей транспарентности их международных процессов.

22.2.25 В документе WP/209 ICSA предложила ИКАО взять на себя руководящую роль в разработке заслуживающей доверия долгосрочной цели в области эмиссии для сектора международной авиации в соответствии с целями Парижского соглашения (используя углеродный бюджет в 200 Гт) и представить итоги этого процесса в РКИК ООН в виде установленного вклада ИКАО. Она предлагает пересмотреть объем "корзины мер" и включить в эту "корзину" другие меры, касающиеся налогообложения, что также создаст возможность пересмотреть генерирование доходов для финансирования деятельности, связанной с климатом. Она также предлагает скорректировать принятые ИКАО меры, с тем чтобы отразить консервативный коэффициент воздействия не относящейся к CO₂ эмиссии, например, за счет введения дисконтирования в глобальную систему рыночных мер (PM).

22.2.26 В документе WP/427 ICSA представила свою позицию относительно взаимосвязи между целями устойчивого развития (ЦУР) и "корзиной мер" ИКАО по решению проблемы изменения климата, в частности, относительно рыночных мер (PM) и альтернативных видов топлива. Она подчеркнула необходимость дополнительных рыночных или нерыночных мер в долгосрочном плане после 2035 года для обеспечения достижения устойчивого развития и целей в области изменения климата.

22.2.27 В документе WP/429 Международный совет аэропортов (МСА) представил информацию о своем активном сотрудничестве с другими организациями авиационной отрасли и с ИКАО в области охраны окружающей среды, как указано в резолюциях, согласованных на ежегодной Всемирной генеральной ассамблее МСА (WAGA), состоявшейся в сентябре 2016 года. Кроме того, в документе изложены проекты МСА, направленные на оказание помощи аэропортам – членам Совета в эффективном решении проблем воздействия на окружающую среду различной деятельности, в том числе углеродная аккредитация аэропортов, средство для представления отчетности об аэропортовой эмиссии углерода и других видах эмиссии (ACERT), а также использование устойчивых возобновляемых видов энергии в аэропортах.

22.2.28 Комитет признал, что требуются дополнительные усилия для разработки и использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации. Он приветствовал проведение в октябре 2017 года в Мехико Конференции ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива в целях разработки концептуального плана ИКАО по

альтернативным видам топлива для международной авиации, что будет способствовать поощрению государств к действиям для достижения этой цели.

22.2.29 Кроме того, Комитет пришел к выводу, что Секретариату ИКАО следует активизировать деятельность ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи в подготовке и реализации добровольных планов государств по снижению эмиссии CO₂. Следует рекомендовать государствам расширять партнерские отношения для оказания помощи государствам, которые еще не подготовили свои планы действий или нуждаются в их совершенствовании, в том числе посредством программы "дружеской взаимовыручки" ИКАО. Государства, которым была оказана помощь, отметили важность наращивания потенциала.

22.2.30 Комитет в полной мере признал значительный прогресс, достигнутый за последний трехлетний период, и решительную поддержку дальнейшей работы по всем элементам корзины мер, а также по вопросам наращивания потенциала и оказания помощи в разработке и реализации планов действий государств и при этом отметил обеспокоенность некоторых государств в связи с глобальными желательными целями ИКАО и их увязкой с глобальной системой РМ.

22.2.31 Поэтому Комитет согласился приостановить рассмотрение текста резолюции Ассамблеи, предложенного в добавлении к документу WP/49. Комитет также решил, что после обсуждения на следующем заседании глобальной системы РМ он вновь рассмотрит данный вопрос.

22.2.32 После обсуждения вопроса о глобальной системе РМ и последующих неофициальных консультаций с некоторыми государствами, проведенных председателем вместе с Президентом Совета, Комитет рассмотрел представленные по результатам этих консультаций предложения и согласился внести следующие изменения в текст проекта резолюции Ассамблеи, предлагаемый в документе WP/49:

- включить в преамбулу новый пункт, гласящий: "*признавая*, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН или Парижского соглашения и не предвосхищает результатов этих переговоров, и не представляет собой позицию участников этих соглашений,";
- исключить из пункта 9 проекта резолюции текст ", в частности, путем оценки доли международной авиации в глобальном бюджете углерода в свете температурных целей 2 °С и 1,5 °С, и";
- в приложении к проекту резолюции Ассамблеи приводятся руководящие принципы из приложения к резолюции А38-18. Кроме того, в преамбулу также добавляется соответствующий пункт из преамбулы к резолюции А38-18 с некоторыми изменениями, а именно: "*напоминая*, что в резолюции А37-19 Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (РМ) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции А37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюции А38-18 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции;".

22.2.33 Большинство государств вновь заявили о своей поддержке проекта текста резолюции Ассамблеи, предложенной в добавлении к документу WP/49, включая указанные выше изменения, предложенные по результатам неофициальных консультаций.

22.2.34 Несколько государств вновь заявили о своей обеспокоенности в связи с глобальной желательной целью ИКАО в отношении углеродно-нейтрального прироста с 2020 года, поскольку, по их мнению, это нереалистичная цель.

22.2.35 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 22/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО и ее государства-члены признают исключительную важность осуществления постоянного руководства деятельностью международной гражданской авиации по ограничению или уменьшению эмиссии, оказывающей воздействие на глобальное изменение климата,

вновь подчеркивая жизненно важную роль международной авиации в глобальном экономическом и социальном развитии и необходимость обеспечения дальнейшего устойчивого развития международной гражданской авиации,

признавая, что деятельность Организации в области окружающей среды способствует реализации 10 из 17 Целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР), включая ЦУР 13 "Принятие срочных мер по борьбе с изменением климата и его последствиями",

принимая во внимание, что в опубликованном в 1999 году специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК), содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК отмечается, что влияние одних видов авиационной эмиссии хорошо известно, в то время как влияние других изучено недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которая ограничивает возможности прогнозирования полного воздействия авиации на климат и озон, и что Организация обновит содержащуюся в специальном докладе МГЭИК информацию,

признавая, что доля эмиссии международной авиации, составляющая в настоящее время менее 2 % общей глобальной эмиссии CO₂, предположительно увеличится в результате дальнейшего развития воздушного транспорта,

принимая во внимание, что конечной целью Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) является стабилизация концентрации парниковых газов (ПГ) в атмосфере на уровне, предотвращающем опасное антропогенное вмешательство в климатическую систему,

принимая во внимание, что Киотский протокол, принятый Конференцией сторон РКИК ООН в декабре 1997 года и вступивший в силу 16 февраля 2005 года, призывает развитые государства (Стороны, включенные в Приложение I) стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, создаваемых при использовании "авиационного бункерного топлива" (международная авиация), действуя через ИКАО (статья 2.2),

принимая во внимание, что Парижское соглашение, которое было принято Конференцией сторон РКИК ООН в декабре 2015 года, активизирует осуществление РКИК ООН, включая ее цель, и направлено на укрепление глобального реагирования на угрозу изменения климата в контексте устойчивого развития и усилий по искоренению нищеты, в том числе посредством удержания прироста глобальной средней температуры намного ниже 2 °С сверх доиндустриальных уровней и приложения усилий в целях ограничения роста температуры до 1,5 °С сверх доиндустриальных уровней, признавая, что это значительно сократит риски и уменьшит последствия изменения климата,

признавая глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие повышение топливной эффективности на 2 % в год и, начиная с 2020 года, удержание нетто-эмиссии углерода на том же уровне, как принято Ассамблеей ИКАО на ее 37-й сессии в 2010 году и вновь подтверждено на ее 38-й сессии в 2013 году, а также проводимую работу по изучению долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации в свете температурных целей 2 °С и 1,5 °С Парижского соглашения,

признавая, что желательная цель, предусматривающая 2-процентное ежегодное повышение топливной эффективности, по всей вероятности, не обеспечит уровня снижения, необходимого для стабилизации и дальнейшего уменьшения абсолютного влияния авиационной эмиссии на изменение климата, и что для устойчивого развития авиации необходимы более масштабные цели,

подтверждая, что для решения проблемы эмиссии ПГ международной авиации требуется активное участие и сотрудничество государств и отрасли, и *отмечая* коллективные обязательства, объявленные от имени отрасли международного воздушного транспорта Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO₂ в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года, и по уменьшению эмиссии углерода на 50 % к 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года,

ссылаясь на РКИК ООН и Парижское соглашение и *признавая* его принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий,

также признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции,

признавая, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН или Парижского соглашения и не превосходит результатов этих переговоров, и не представляет собой позицию участников этих соглашений,

отмечая, что для оказания содействия устойчивому развитию международной авиации и для достижения ее глобальных желательных целей необходим комплексный подход, охватывающий корзину мер, в том числе технологии и стандарты, устойчиво производимые альтернативные виды топлива, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры по уменьшению эмиссии,

признавая, что благодаря существенному техническому прогрессу в авиационном секторе топливная эффективность современных воздушных судов в расчете на пассажиро-километр выросла на 80 % по сравнению с 1960-ми годами,

приветствуя согласование Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) сертификационного стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов,

признавая проводимую работу по изучению экологических аспектов снятия с эксплуатации воздушных судов, например, в плане утилизации воздушных судов,

признавая, что меры по организации воздушного движения (ОрВД) в рамках Глобального аэронавигационного плана ИКАО способствуют повышению эффективности эксплуатации воздушных судов и уменьшению авиационной эмиссии CO₂,

приветствуя оценку экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершённую по блоку 0 и проводимую по блоку 1,

принимая во внимание, что Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в ноябре 2009 года (CAAF/09), одобрила использование устойчиво производимых альтернативных видов топлива в авиации, в частности использование в кратко- и среднесрочной перспективе эквивалентных видов топлива в качестве важного средства уменьшения авиационной эмиссии,

также принимая во внимание, что CAAF/09 разработала Глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF), в результате реализации которой достигнут прогресс, включая имеющиеся на сегодняшний день пять возможных путей для сертификации альтернативных видов авиационного топлива и первый узловой аэропорт для таких видов топлива,

признавая, что техническая осуществимость устойчивого производства эквивалентного альтернативного авиационного топлива доказана и что требуется принятие соответствующих мер политики и стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы,

признавая необходимость обеспечения при разработке и внедрении таких видов топлива экономической целесообразности и приемлемости с социальной и экологической точек зрения, а также достигнутый прогресс в согласованности подходов к достижению устойчивого производства,

признавая необходимость изучить и облегчить доступ сектора гражданской авиации к возобновляемым источникам энергии, в том числе путем сотрудничества в реализации инициативы "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL) в рамках вклада Организации в ЦУР 7 "Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех",

напоминая, что в резолюции A37-19 Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (PM) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции A37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюции A38-18 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,

отмечая, что в соответствии с резолюцией Ассамблеи A38-18 Организация подготовила и реализовала обширную стратегию в области наращивания потенциала и другой технической и финансовой помощи в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)" в целях оказания помощи в подготовке и представлении планов действий государств, включая проведение региональных семинаров, подготовку и обновление документа ИКАО Doc 9988 "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по

уменьшению эмиссии CO₂", создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET) и инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (ЕВТ),

с удовлетворением отмечая, что по состоянию на 8 июня 2016 года 94 государства-члена, на долю которых приходится более 88 % объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО планы действий,

признавая, что возможности государств реагировать на проблемы, связанные с изменением климата, неодинаковы и что нужно оказывать необходимую поддержку, в частности, развивающимся странам и государствам с особыми потребностями,

подтверждая, что следует как можно скорее принять конкретные меры по оказанию помощи развивающимся странам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей,

признавая помощь, оказываемую ИКАО в рамках партнерства с другими организациями, с целью содействовать деятельности государств-членов по сокращению авиационной эмиссии, а также постоянные усилия по изысканию потенциальных партнерских отношений с другими организациями в области оказания помощи,

признавая важность проводимой работы по выявлению потенциального воздействия изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру,

признавая прогресс, достигнутый ИКАО в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН, и значительную поддержку этой инициативы, оказываемую ИКАО, в частности путем разработки вычислителя объема эмиссии углерода ИКАО для оценки эмиссии ПГ, создаваемой в результате воздушных пассажирских перевозок, и приветствуя распространение его применения на грузовые перевозки,

1. *постановляет*, что настоящая резолюция совместно с резолюцией А39-1 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией А39-3 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" заменяют резолюции А38-17 и А38-18 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;
- b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение последствий эмиссии авиационных двигателей для экологии и разработку конкретных предложений, охватывающих технические решения и рыночные меры и учитывающих потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;
- c) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон РКИК ООН;

3. *вновь подтверждает*, что:

- a) ИКАО следует по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном понимании воздействия авиации и принимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим проведению дискуссии относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;
- b) следует уделять особое внимание тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках;

4. *постановляет*, что государства и соответствующие организации будут действовать через посредство ИКАО, чтобы достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2020 года и желательной цели повышения топливной эффективности на 2 % в год с 2021 по 2050 год, рассчитываемой на основе объема потребляемого топлива на выполненный коммерческий тонно-километр;

5. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в пункте 4 выше, не будут налагать конкретных обязательств на отдельные государства и что различные обстоятельства, соответствующие возможности и вклад развивающихся и развитых государств в процесс концентрации авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять степень участия каждого государства в деле достижения глобальных желательных целей;

6. *далее постановляет*, что, не налагая конкретных обязательств на отдельные государства, ИКАО и ее государства-члены совместно с соответствующими организациями будут стремиться к достижению коллективной среднесрочной глобальной желательной цели удержания, начиная с 2020 года, глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации на том же уровне, учитывая: особые обстоятельства и соответствующие возможности государств и, в частности, развивающихся стран; развитость авиационных рынков; устойчивый рост отрасли международной авиации; и что эмиссия может увеличиваться из-за ожидаемого роста международных воздушных перевозок, пока не будут разработаны и введены в действие технологии и виды топлива, обеспечивающие уменьшение эмиссии, а также другие меры по смягчению последствий эмиссии;

7. *признает*, что государства – члены ИКАО предприняли или намереваются предпринять многочисленные действия в поддержку достижения коллективных желательных целей, включая модернизацию организации воздушного движения, ускорение темпов применения авиационных технологий, эффективных с точки зрения расхода топлива, а также разработку и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива, и *поощряет* дальнейшие усилия в этом направлении;

8. *выражает согласие* рассмотреть на своей 40-й сессии цель, указанную в пункте 6 выше, в свете достигнутого в ее реализации прогресса, исследований, касающихся возможности достижения этой цели и соответствующей информации от государств;

9. *просит* Совет продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и последствий любых предлагаемых целей, включая последствия с точки зрения роста, а также затрат во всех странах, в особенности в развивающихся странах, в целях представления результатов работы на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;

10. *далее рекомендует* государствам представлять добровольные планы действий с кратким изложением соответствующей политики и мер и ежегодно направлять в ИКАО доклад об эмиссии CO₂ международной авиации;

11. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2018 года, и в дальнейшем представлять их каждые три года, с тем чтобы ИКАО могла продолжать собирать количественную информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих соответствующие национальные возможности и обстоятельства, количественную информацию об ожидаемых экологических выгодах от реализации мер, выбранных из этой корзины, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи;

12. *рекомендует* 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, а также делать представленные планы действий доступными для общественности, при этом учитывая аспекты, связанные с содержащейся в планах действий государств информацией, представляющей коммерческую тайну;

13. *просит* Совет оказывать содействие в распространении информации о результатах экономических и технических исследований и передовой практике, касающихся желательных целей, и продолжать предоставлять рекомендации и другую техническую помощь для подготовки и обновления планов действий государств до конца июня 2018 года в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления планов действий в ИКАО;

14. *просит* Совет обеспечивать применение и совершенствование соответствующих стандартов, методик и механизма измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации в условиях поддержки государствами деятельности ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках, потреблении топлива и эмиссии CO₂;

15. *просит* Совет обратиться к государствам с просьбой продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации и регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO₂ международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в результате реализации мер в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

16. признавая необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO₂ от всех источников, *настоятельно призывает* ИКАО и ее государства-члены выразить, в рамках процесса РКИК ООН, явную обеспокоенность в связи с возможным использованием международной авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования деятельности других секторов, связанной с климатом, с тем чтобы обеспечить, чтобы к международной авиации как к такому источнику не предъявлялись несоразмерно большие требования;

17. *просит* Совет:

- a) продолжать играть ключевую роль в оказании помощи государствам-членам посредством распространения наиболее актуальной информации о передовой практике

и предоставления рекомендаций и другой технической помощи в целях расширения деятельности по наращиванию потенциала и передаче технологий, в том числе посредством Программы технического сотрудничества ИКАО;

- b) устанавливать новые партнерские связи с другими международными организациями в целях оказания необходимой помощи государствам-членам ИКАО, в том числе посредством плана действий ИКАО в рамках программы "дружеской взаимопомощи", и облегчать развивающимся странам доступ к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала и представить доклад о достигнутых результатах, а также дальнейшие рекомендации предварительно к концу 2018 года и на 40-ю сессию Ассамблеи;
- c) продолжать инициировать конкретные меры по оказанию помощи развивающимся государствам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала;

18. *просит* государства:

- a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить анализ неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в оценочных докладах, и обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации, если таковая имеется, о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;
- b) рассмотреть основные принципы, которые могли бы способствовать выводу на рынок более эффективных с точки зрения расхода топлива воздушных судов и сотрудничать в рамках ИКАО в целях обмена информацией и разработки инструктивного материала о передовой практике, применяемой при снятии с эксплуатации воздушных судов, например, утилизации воздушных судов;
- c) увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;
- d) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и аэронавигационных процедур, направленных на уменьшение авиационной эмиссии, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение экологических выгод во всех регионах и государствах, с учетом стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- e) устранить юридические, экономические и другие организационные препятствия, а также в области авиационной безопасности, для реализации новых эксплуатационных концепций организации воздушного движения в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;
- f) внедрять в национальных администрациях координированный подход в отношении мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующей разработки, производства и использования чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, в том числе устойчиво производимых альтернативных видов топлива, в соответствии с национальными обстоятельствами;

- g) рассмотреть вопрос об использовании стимулов, поощряющих разработку чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая устойчиво производимые альтернативные виды топлива;
- h) рассматривать меры по поддержке научных исследований и разработок, а также переработки и производства сырья в целях сокращения издержек и содействия постепенному наращиванию объемов устойчивого производства до промышленных масштабов с учетом устойчивого развития государств;
- i) учитывать существующие подходы к оценке устойчивости производства всех альтернативных видов топлива в целом, включая предназначенные для использования в авиации, что должно обеспечивать уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла, поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов;
- j) принимать меры по обеспечению устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации, используя существующие подходы или сочетания подходов, вести на национальном уровне мониторинг устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации и сотрудничать в рамках ИКАО и других соответствующих международных органов в обмене информацией и передовой практикой, в том числе по вопросам согласования критериев устойчивости производства альтернативных видов авиационного топлива;

19. *просит* Совет:

- a) продолжить разработку и обновление инструктивного материала для государств-членов по применению политики и мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии международной авиации, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия международной авиации на изменение климата;
- b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;
- c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, в целях наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учетом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран;
- d) оказывать помощь государствам-членам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе и на осуществление совместной деятельности по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией различных программ;
- e) принять как можно скорее сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов;
- f) обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;

- g) обеспечивать применение и обновление инструктивного материала, касающегося эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации и уделять особое внимание топливной эффективности с учетом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) ИКАО, рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод, и содействовать распространению и совместному использованию передовой практики, применяемой в аэропортах;
- h) продолжать разрабатывать и обновлять необходимые инструменты и инструктивный материал для оценки преимуществ, обусловленных совершенствованием организации воздушного движения, и оценивать экологическую выгоду от реализации стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- i) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли, финансовым организациям и другим международным организациям принимать активное участие в обмене информацией и передовой практикой, а также в рамках региональных семинаров содействовать установлению партнерских связей и определению принципов⁸, которые еще больше будут способствовать переходу к чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая устойчиво производимые альтернативные виды топлива;
- j) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);
- k) продолжать формировать общее представление о будущем использования альтернативных видов реактивного топлива и вести учет изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы оценивать ход работ по достижению глобальных желательных целей;
- l) сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию целевых проектов развития инфраструктуры, касающихся устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива, а также стимулов для преодоления маркетинговых проблем на начальном этапе;
- m) сотрудничать в реализации других соответствующих международных инициатив, включая инициативу "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL), с целью облегчить авиации доступ к возобновляемым источникам энергии;
- n) выявлять потенциальные последствия изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры и определять меры по адаптации к потенциальным последствиям изменения климата в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью;
- o) продолжать сотрудничество в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН и играть ведущую роль в разработке методов и средств для количественной оценки авиационной эмиссии ПГ в рамках этой инициативы, включая вычислитель объема эмиссии углерода ИКАО, который также применяется к эмиссии при грузовых перевозках, и продолжать разработку и реализацию стратегии уменьшения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием.

Приложение

Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации:

- a) РМ должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) РМ должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) РМ должны содействовать достижению глобальных желательных целей;
- d) РМ должны быть прозрачными и простыми в административном плане;
- e) РМ должны быть экономически эффективными;
- f) РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO₂ международной авиации должна учитываться только один раз;
- g) РМ должны сводить к минимуму утечку углерода и нарушение рыночного равновесия;
- h) РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;
- i) РМ должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;
- j) РМ не должны налагать ненадлежащего экономического бремени на международную авиацию;
- k) РМ должны упрощать соответствующий доступ ко всем рынкам углерода;
- l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях уменьшение или исключение эмиссии CO₂;
- m) РМ должны включать положения *de minimis*;
- n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;
- o) в тех случаях, когда уменьшение эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об эмиссии;
- p) РМ должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особые обстоятельства и соответствующие возможности, а также принцип недискриминации и равных и справедливых возможностей.

22.3 ГЛОБАЛЬНАЯ СИСТЕМА РЫНОЧНЫХ МЕР

22.3.1 В документе WP/52 и исправлении № 1 Совет представил проект текста резолюции Ассамблеи по глобальной системе рыночных мер (PM) "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)*", который разрабатывался в свете деятельности, осуществлявшейся Организацией после 38-й сессии Ассамблеи с целью разработки глобальной системы PM, краткая информация о которой приводится в добавлении А. В добавлении В к настоящему рабочему документу приводится текст проекта резолюции Ассамблеи для рассмотрения 39-й сессией Ассамблеи.

22.3.2 В документе WP/414 Словакия от имени Европейского союза и его государств – членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации высказала мнение о необходимости принятия 39-й сессией Ассамблеи решения относительно введения обоснованной, надежной и эффективной глобальной системы рыночных мер в качестве ключевого элемента "корзины мер" для решения проблемы эмиссии CO₂ международной авиации и обеспечения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года. В документе представлена европейская позиция, согласно которой главные структурные элементы должны быть ясными, достоверными и согласованными и использоваться в комплексе в течение периода действия глобальной системы PM совместно с дорожной картой внедрения начиная с 2020 года. В документе также содержится информация о намерении ЕС, его государств – членов и других государств – членов ЕКГА внедрить эту систему с самого начала и просьба к государствам, которые в состоянии сделать это, заявить до окончания сессии Ассамблеи о своей приверженности добровольному участию в глобальной системе PM с начала ее функционирования.

22.3.3 В документе WP/412 Индия, Китай и Российская Федерация предложили изменения к некоторым положениям текста проекта резолюции Ассамблеи по глобальной системе PM, в частности: анализ функционирования системы после реализации экспериментального и первого этапов позволит определить структурные параметры второго этапа с 2027 года, такие как порог КТК для освобождения государств и конкретные индивидуальные темпы в рамках динамичного подхода с 2030 года; признание того, что "ведущую роль будут играть развитые государства"; распределение компенсационных обязательств на основе определяемого на национальном уровне вклада (NDC) отдельными участвующими государствами или по формуле, представленной в п. 9 проекта текста; использование различных пороговых значений для привлечения к системе новых участников из развитых и развивающихся стран; необоснованность распространения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) на требования к мониторингу, отчетности и верификации (MRV) и различные сроки внедрения MRV государствами, участвующими на различных этапах реализации системы.

22.3.4 В документе WP/449 Гватемала и Испания представили информацию об "альянсе по устойчивому развитию авиации (ALAS)", созданному Гватемалой, Испанией и Соединенными Штатами Америки с целью стимулировать реализацию программ и проектов по созданию экологичного, социально ориентированного и экономически устойчивого авиационного сектора, в рамках которых особое внимание уделяется последовательной выработке подхода к сокращению эмиссии. В документе другим государствам и организациям предлагается присоединиться к этой инициативе и подчеркивается необходимость сотрудничества между государствами в целях внедрения системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA).

22.3.5 В документе WP/182 Катар высказал свое мнение относительно пункта i) приложения к резолюции A38-18, которая в конкретном плане связана с признанием "своевременных действий", предпринимаемых авиакомпаниями для повышения топливной

эффективности и сокращения авиационной эмиссии. Катар подчеркнул, что эти предложения не учитывают важного структурного элемента, под которым понимается общеизвестный термин "первопроходцы" и что непризнание их роли будет служить для авиакомпаний демотиватором и сдерживать их усилия по повышению эффективности своей деятельности более высокими темпами, чем в среднем по отрасли, что фактически поставит "первопроходцев" в невыгодное положение в рамках обеспечения углеродно-нейтрального прироста.

22.3.6 В документе WP/211, Revision No 1, Индонезия поддержала создание глобальной системы РМ для международной авиации и кратко изложила свою позицию, включая необходимость уменьшения компенсационных обязательств эксплуатантов по эмиссии за счет использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива на индивидуальной основе, готовность Индонезии присоединиться к системе на ранней стадии ее внедрения с 2021 года, если ИКАО и/или другие государства-члены окажут ей техническую поддержку, и одобрение Индонезией динамичного перехода от полностью (100 %) секторального распределения компенсационных обязательств к индивидуальному.

22.3.7 В документе WP/233 Бразилия поддержала двухэтапный подход к внедрению глобальной системы с минимальным пятилетним интервалом между этапами, а также выступила за то, чтобы классификация государств на каждом этапе основывалась главным образом на таких критериях авиационного сектора, как коммерческие тонно-километры (КТК). Бразилия убеждена в том, что все страны Южной и Центральной Америки, на которые не распространяются освобождения, должны присоединиться к системе одновременно на втором этапе. Она поддержала полностью секторальный подход к распределению компенсационных обязательств. Бразилия также признала, что дальнейшая работа, которая будет поручена САЕР в области внедрения глобальной системы РМ, в частности относительно критериев единиц эмиссии, должна увязываться с целями РКИК ООН и Парижского соглашения.

22.3.8 В документе WP/234 Бразилия кратко изложила технические доводы в поддержку принятия полностью секторального подхода к распределению компенсационных обязательств с целью избежания нарушения рыночного равновесия и наложения непропорционального бремени на развитие международных воздушных перевозок в некоторых регионах.

22.3.9 В документе WP/343 Малайзия поддержала разработку глобальной системы РМ в виде глобальной компенсационной системы, направленной на уменьшение воздействия эмиссии углерода сектора международной авиации. Малайзия будет предпринимать все необходимые меры по подготовке к внедрению этой системы, запросив при этом техническую помощь от ИКАО и способствуя сотрудничеству с другими государствами. Малайзия поддержала поэтапное внедрение системы на основе консенсуса государств-членов, а также секторальный подход к распределению компенсационных обязательств. Малайзия сообщила о своем намерении с самого начала на добровольной основе принять участие в системе.

22.3.10 В документе WP/387 Российская Федерация представила общий анализ негативных последствий, связанных с внедрением системы CORSIA, и предложила альтернативный подход к решению экологических проблем на основе механизма чистого развития (МЧР) для международной гражданской авиации (ACDM) в качестве основы для внедрения глобальной системы РМ. Это предложение предусматривает создание механизма мобилизации доступных ресурсов для международной гражданской авиации путем введения экологического взноса государств в размере, исчисляемом по единой ставке сбора с каждой тонны авиационного топлива, заправляемого для выполнения международных полетов, в целях финансирования экологически эффективных авиационных проектов в развивающихся государствах.

22.3.11 В документе WP/411 Канада высказала мнение о том, что единая и стабильная глобальная система РМ как один из элементов корзины мер по решению проблемы эмиссии CO₂ международной авиации принесет значительно лучший результат для окружающей среды при меньших издержках, чем альтернативный вариант, при котором отдельные государства и регионы принимают несогласованные меры. Канада признала, что содержащийся в документе WP/52 и исправлении № 1 проект резолюции Ассамблеи является итогом значительных усилий по достижению компромисса и что структурные элементы будут действительно функционировать только в своей совокупности, а комплекс мер сбалансирован и отражает множество точек зрения различных государств. Канада сообщила о своем намерении с самого начала на добровольной основе принять участие в системе и рекомендовала другим государствам поступить аналогичным образом.

22.3.12 В документе WP/428 Чили представила свои мнения относительно проводимой САЕР технической работы в области мониторинга, отчетности и верификации (MRV), критериев единиц эмиссии (EUC) и реестров, связанных с разработкой глобальной системы РМ, а также отметила преимущества для всех государств-членов, связанных с обеспечением транспарентного доступа к соответствующей информации. Чили предложила обеспечить возможность участия в дискуссии, касающейся будущей технической деятельности САЕР в области глобальной системы РМ, всем государствам-членам.

22.3.13 В документе WP/448 Соединенные Штаты Америки поддержали комплексный подход ИКАО к достижению углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года с помощью "корзины мер", включая глобальную систему РМ в качестве дополнительного средства. Соединенные Штаты Америки поддержали принятие CORSIA и одобрили предлагаемый текст резолюции Ассамблеи, представленный в добавлении В к документу WP/52 и исправлению № 1, которая представляет собой тщательно сбалансированный пакет ключевых элементов; Соединенные Штаты Америки высказали намерение предоставить государствам поддержку в области наращивания потенциала в целях оказания помощи во внедрении CORSIA. Соединенные Штаты Америки также высказали свое намерение присоединиться к глобальной системе РМ с самого начала при условии участия других государств, на долю которых в совокупности приходится значительный объем глобальной эмиссии, и рекомендовали другим государствам рассмотреть возможность участия в глобальной системе РМ с самого начала и по возможности публично заявить Ассамблее о своем желании сделать это.

22.3.14 В документе WP/153, Revision No. 1, ИАТА подчеркнула, что распространение на авиацию механизмов углеродного ценообразования приведет к созданию неприемлемого многообразия мер, применяемых в отношении эксплуатантов и правительств. В противовес этому ИАТА убеждена в том, что если глобальная система компенсации выбросов углерода, направленная на поддержание углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года, станет единственной и общепринятой мерой для борьбы с выбросами CO₂ в международной авиации, затраты отрасли, оставаясь существенными, будут более "управляемыми".

22.3.15 В документе WP/154, Revision No. 1, ИАТА высказала свое мнение относительно поэтапного внедрения глобальной системы РМ, в частности: на любом отдельно взятом маршруте всем эксплуатантам должны быть обеспечены равные условия; эмиссия, не подпадающая под действие системы, не должна перераспределяться для ее компенсации другими эксплуатантами – участниками системы; доля эмиссии международной авиации, охватываемая на различных этапах, не должна быть ниже уровня, предусмотренного существующим предложением, ставшим результатом Совещания высокого уровня, проведенного в мае 2016 года, и особое положение в отношении наименее развитых стран (LDC), малых островных развивающихся государств (SIDS)

и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (LLDC), ограничит влияние системы на развивающиеся и формирующиеся экономики.

22.3.16 В документе WP/155, Revision No. 1, МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА представили резолюцию по глобальной системе РМ, принятую на 72-м общем собрании ИАТА в июне 2016 года, в которой изложен ряд рекомендуемых структурных элементов, включая: поэтапное внедрение не должно приводить к искажению рыночного равновесия и все эксплуатанты, выполняющие полеты по одним и тем же маршрутам, должны находиться в равных условиях; при распределении компенсационных обязательств необходимо надлежащим образом учитывать нагрузку на отраслевой и индивидуальный компоненты с учетом того, что нагрузка может измениться на протяжении жизненного цикла этой системы.

22.3.17 В документе WP/413 МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА также высказали мнение о том, что авиационная отрасль признает результаты обсуждений, следствием которых стало предложение о применении системы CORSIA на добровольной основе в рамках экспериментального и первого этапов, однако при этом они подчеркнули важность обеспечения гарантий в том, что это не приведет к дополнительному нарушению рыночного равновесия и сохранит глобальный и исключительный характер этой системы. В документе также рассмотрен вопрос о необходимости обеспечения нормативной предсказуемости и стабильности и особо подчеркивается роль наращивания потенциала для упрощения условий участия в CORSIA. В документе государствам рекомендуется присоединиться к CORSIA на добровольной основе с самого начала функционирования системы, а Совету предлагается ускорить работу по MRV, EUC и реестрам.

22.3.18 В документе WP/248 Всемирный банк обратил внимание на возможность сотрудничества между ИКАО и Группой Всемирного банка (WBG) для оказания поддержки успешному внедрению глобальной системы РМ. WBG обладает значительным опытом в области наращивания потенциала, что будет иметь важное значение для механизмов, предусмотренных системой ИКАО, включая разработку и создание реестров, системы MRV, сбор данных и средства управления. WBG готова оказать необходимую поддержку программе ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи для успешного внедрения системы.

22.3.19 В документе WP/431 Республика Корея в преддверии внедрения глобальной системы РМ для международной авиации поделилась информацией об уроках, извлеченных Республикой Корея в ходе внедрения системы MRV в рамках соглашения о добровольной деятельности (AVA) с национальными эксплуатантами воздушных судов и корейской системы торговли квотами на эмиссию (ETS) применительно к внутренним полетам.

22.3.20 В документе WP/443 Таиланд представил информацию о тайландской программе добровольного сокращения эмиссии (TVER), являющейся одним из механизмов сокращения эмиссии парниковых газов в рамках тайландского добровольного рынка углерода, и предложил Ассамблее поддержать кредиты TVER для их использования в качестве компенсационного кредита применительно к глобальной системе РМ для международной авиации.

22.3.21 В документе WP/163 ИАТА вновь подчеркнула важность принципов простоты, целостности и конфиденциальности, действующих для эксплуатантов воздушных судов, и необходимость проведения важной последующей работы в отношении ряда ключевых элементов, связанных с MRV, EUC и реестрами, чтобы обеспечить возможность полномасштабного внедрения глобальной системы РМ для международной авиации.

22.3.22 В документе WP/206 Международная коалиция за устойчивое развитие авиации (ИКСА) определила ключевые элементы для рассмотрения Ассамблеей в целях внедрения глобальной системы РМ на экологически и экономически прочной основе. Она внесла рекомендации относительно дополнительного усиления текста резолюции Ассамблеи, отразив в нем необходимость установления более амбициозных целей на основе процесса анализа в соответствии с Парижским соглашением, необходимость повышения первоначальной ответственности на региональных маршрутах с высоким уровнем углеродного загрязнения, необходимость увеличения обязательств на небольших, но быстро развивающихся региональных маршрутах по мере увеличения создаваемого на них загрязнения и необходимость регулярного уточнения обязательств.

22.3.23 В документе WP/377 Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (ALADA) высоко оценила результаты проведенной ИКАО и ее государствами – членами деятельности, связанной с рассмотрением экологических проблем, и представила свою позицию по глобальной системе РМ; в частности, она высказала свое мнение о том, что внедрению этой системы будут способствовать обязательное представление планов действий государств и включение вопросов экологии в программы проверок ИКАО.

22.3.24 В документе WP/465 Доминиканская Республика представила информацию о достигнутом прогрессе в области внедрения своего плана действий по сокращению эмиссии CO₂ (DRAPER), который был подготовлен в соответствии с требованиями резолюции A38-18 Ассамблеи и при поддержке реализуемого ИКАО-ЕС проекта оказания помощи. Обновленная версия плана действий была представлена в июле 2015 года.

22.3.25 Комитет признал наличие проблемы, обусловленной положениями о членском составе САЕР, которая была поднята в документе WP/428, представленном Чили, и отметил, что Совет уже принял решение о распространении большего объема информации о деятельности САЕР и что Секретариат изучит наилучший подход к упрощению процедуры назначения наблюдателей САЕР от всех заинтересованных государств и назначения их экспертов для участия в деятельности, связанной с РМ.

22.3.26 Комитет признал, что в ряде документов подчеркивается важность наращивания потенциала и оказания помощи государствам во внедрении глобальных РМ и что в этой связи в текст проекта резолюции Ассамблеи включены конкретные положения. Комитет одобрил документ WP/248, представленный Всемирным банком, который намерен оказывать поддержку деятельности по наращиванию потенциала в целях внедрения глобальной системы РМ в части, касающейся систем MRV и реестров.

22.3.27 Комитет оценил объем работ, выполненных Советом, его Консультативной группой по вопросам окружающей среды (EAG), Группой высокого уровня, совещанием высокого уровня и совещанием неофициальной группы "Друзья Президента" совместно с техническим вкладом экспертов, что позволило Совету подготовить проект текста резолюции, содержащийся в добавлении В документа WP/52 и исправлении № 1.

22.3.28 Подавляющее число государств выразили свою поддержку проекту текста резолюции Ассамблеи, содержащемуся в документе WP/52 и исправлении № 1, поскольку он является результатом значительных усилий, предпринятых Организацией в течение последних трех лет, отражает различные мнения государств и поэтому в качестве пакета представляет собой тщательно сбалансированный и приемлемый компромисс.

22.3.29 Некоторые государства выразили обеспокоенность, в частности, относительно необходимости выполнения дополнительного объема работ в целях учета мнений всех государств в проекте текста резолюции Ассамблеи и предложили продолжить дискуссию и консультации для улучшения проекта текста. Комитет отметил, что эти вопросы рассмотрены в п. 2 документа WP/52 и исправлении № 1.

22.3.30 Комитет принял к сведению информацию о том, что Председатель совместно с Президентом Совета проведут консультации с некоторыми государствами с целью обсуждения возможного совершенствования текста проекта резолюции Ассамблеи, не оказывая при этом влияния на поддержку, уже полученную этим текстом.

22.3.31 После проведения неофициальных консультаций с рядом государств Комитет рассмотрел предложения, высказанные в ходе консультаций, и согласился внести в проект текста резолюции Ассамблеи следующие изменения:

- В проект текста будет добавлен новый пункт преамбулы: "*Признавая*, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей и не предвосхищает результатов этих переговоров и не представляет собой позицию Сторон РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей;"
- В проект текста будет добавлен новый п. 7 с): "Всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах с учетом того, что развитые страны, которые уже выразили желание сделать это, будут играть ведущую роль и что ряд других государств также выразили желание принять участие;"
- Новый пункт 17bis. Будет добавлен в проект текста резолюции: "*постановляет*, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии CAEP, включая решения об избежании двойного учета и о винтаже, отвечающем критериям, и временных рамках;"

22.3.32 Государства высказали различные мнения относительно того, что должно быть Стандартом, Рекомендуемой практикой или инструктивным материалом в части, касающейся MRV и EUC. В этой связи Комитет поручил Совету в ходе деятельности по разработке Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и соответствующего инструктивного материала по внедрению системы MRV в рамках CORSIA, дать четкие указания относительно того, что должно быть Стандартом или Рекомендуемой практикой и что должно быть в инструктивном материале.

22.3.33 Комитет отметил, что Совет, осуществляя деятельность в области критериев единиц эмиссии, будет содействовать реализации проектов сокращения эмиссии, в рамках которых будут формироваться единицы эмиссии авиационного сектора, и разработке методик для них. Комитет особо подчеркнул, что государствам рекомендуется разрабатывать внутренние проекты, связанные с авиацией.

22.3.34 Комитет отметил, что в соответствии с решениями Ассамблеи ответственность за управление и общее руководство системой возложена на Совет.

22.3.35 Подавляющее число государств вновь высказали свою поддержку проекту текста резолюции Ассамблеи, содержащемуся в документе WP/52 и исправлении № 1 с учетом приведенных выше изменений, предложенных в результате проведения официальных консультаций.

22.3.36 Несколько государств вновь высказали свою обеспокоенность относительно влияния ряда структурных элементов предлагаемой глобальной системы РМ на устойчивое развитие международной авиации, в частности на развивающиеся страны.

22.3.37 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 22/2. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)

Ассамблея,

принимая во внимание, что резолюция А38-18 Ассамблеи постановила разработать глобальную систему рыночных мер (РМ) для международной авиации и представить ее 39-й сессии Ассамблеи для принятия решения,

напоминая, что резолюция А38-18 Ассамблеи поручила Совету при поддержке государств-членов завершить изучение технических аспектов, экологических и экономических последствий и механизмов применения возможных вариантов глобальной системы РМ, в том числе ее осуществимость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность в развитии международной авиации, предложение авиационной отрасли, и, при необходимости, другие международные события, без ущерба для переговоров, ведущихся в рамках РКИК ООН,

также напоминая, что резолюция А38-18 Ассамблеи поручила Совету при поддержке государств-членов определить главные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендацию по вопросу о создании глобальной системы РМ, которая должным образом учитывает их и главные структурные элементы системы, включая средства, необходимые для учета особых условий и соответствующих возможностей, а также механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составного элемента корзины мер, в число которых также входят технологии, эксплуатационные улучшения и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО,

признавая, что ИКАО является надлежащим форумом для решения проблемы эмиссии международной авиации, а также значительный объем работы, проделанной Советом, его Консультативной группой по вопросам охраны окружающей среды (EAG) и Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) по подготовке рекомендации по созданию глобальной системы РМ, ее структурных элементов и механизмов внедрения, включая проведенный анализ различных подходов к распределению обязательств,

также напоминая, что резолюция А38-18 Ассамблеи поручила Совету при поддержке государств-членов организовать семинары и практикумы по глобальной системе РМ для международной авиации с участием официальных лиц и экспертов государств-членов, а также соответствующих организаций,

признавая проведение в 2015 и 2016 гг. охватывающих все регионы семинаров в рамках двух раундов Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD),

принимая во внимание, что авиационная отрасль поддерживает единую глобальную систему компенсации выбросов углерода в противовес несогласованным государственным и региональным РМ, рассматривая это в качестве экономически эффективной меры, которая дополнит более широкий пакет мер, включая технические, эксплуатационные и инфраструктурные меры,

признавая, что РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO₂ международной авиации должна учитываться только однократно,

подчеркивая, что решение 38-й сессии Ассамблеи о разработке глобальной системы РМ для международной авиации свидетельствует о решительной поддержке государствами-членами глобального решения для международной авиационной отрасли в противовес несогласованным государственным и региональным РМ,

вновь подтверждая обеспокоенность в связи с использованием международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других секторов, и что РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам,

ссылаясь на РКИК ООН и Парижское соглашение и *признавая* их принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей в свете различных национальных условий,

также признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции,

приветствуя принятие Парижского соглашения в рамках РКИК ООН и *признавая*, что работа, касающаяся глобальной системы РМ для международной авиации, и ее внедрение будут способствовать достижению целей, поставленных в Парижском соглашении,

принимая во внимание, что РКИК ООН и Парижским соглашением предусматриваются механизмы, такие как механизм чистого развития (МЧР) и новый рыночный механизм в рамках Парижского соглашения для содействия сокращению эмиссии ПГ в целях обеспечения устойчивого развития, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам,

приветствуя сотрудничество между Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН) и ИКАО в области разработки методик МЧР для авиации,

признавая, что данная резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей или не превосходит результатов этих переговоров и не представляет собой позицию сторон РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей;

1. *постановляет*, что настоящая резолюция, а также резолюция А39-1 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюция А39-2 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции А38-17 и А38-18 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *признает* прогресс, достигнутый в разработке всех элементов корзины мер для решения проблемы эмиссии CO₂ международной авиации, включая авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования и устойчиво производимые альтернативные виды топлива, глобальную систему РМ и любые другие меры, и *подтверждает* предпочтение использованию авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, обеспечивающих экологические выгоды для авиационного сектора;

3. *также признает*, что несмотря на этот прогресс, экологические выгоды, достигаемые за счет авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, могут не обеспечить достаточного сокращения эмиссии CO₂ в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне;

4. *подчеркивает* роль глобальной системы РМ, дополняющей более широкий пакет мер для достижения глобальной желательной цели, не налагая при этом необоснованного экономического бремени на международную авиацию;

5. *постановляет* внедрить глобальную систему РМ в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в целях решения проблемы любого годового прироста объемов совокупной эмиссии CO₂ международной гражданской авиации (т. е. рейсы гражданской авиации, вылетающие из одной страны и прибывающие в другую страну), превышающих уровни 2020 года, с учетом особых условий и соответствующих возможностей;

6. *просит* Совет продолжать следить за тем, чтобы все государства-члены прикладывали максимальные усилия для достижения дальнейшего прогресса в области авиационных технологий, улучшения эксплуатационных характеристик и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, и отражали эти усилия в планах действий государств по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, а также отслеживать и представлять отчеты о ходе работы по осуществлению планов действий и разработать методику, позволяющую в рамках данной системы сократить компенсационные обязательства эксплуатанта воздушных судов в данном году за счет использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива, с тем чтобы отразить все элементы корзины мер;

7. *просит* Совет продолжать следить за внедрением всех элементов корзины мер и рассмотреть необходимую политику и действия с целью обеспечить достижение сбалансированного прогресса в рамках всех элементов при повышении со временем процентного показателя сокращения объемов эмиссии в результате не относящихся к РМ мер;

8. *признает* особые условия и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, с точки зрения уязвимости к воздействию изменения климата, уровней экономического развития и доли в объеме эмиссии международной авиации, помимо прочего, при одновременном сведении к минимуму нарушение рыночного равновесия;

9. *постановляет* осуществлять поэтапное внедрение CORSIA с целью учета особых условий и соответствующих возможностей государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму нарушение рыночного равновесия, следующим образом:

- a) экспериментальный этап распространяется с 2021 по 2023 год на государства, которые согласились на добровольной основе участвовать в системе. Участвующие в этом этапе

государства могут определять базовый уровень компенсационных обязательств своих эксплуатантов воздушных судов на основании п. 11 е) i) ниже;

- b) первый этап распространяется с 2024 по 2026 год на государства, которые участвуют на добровольной основе в экспериментальном этапе, а также на любые другие государства, которые добровольно участвуют в этом этапе, при расчете компенсационных обязательств согласно п. 11 а) ниже;
- c) всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах, с учетом того что развитые страны, которые уже выразили желание сделать это, будут играть ведущую роль и что ряд других государств также выразили желание принять участие;
- d) Секретариат опубликует на веб-сайте ИКАО обновленную информацию о государствах, которые согласились участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах;
- e) второй этап распространяется с 2027 по 2035 год на все государства, индивидуальная доля которых в деятельности международной авиации в КТК за 2018 год превышает 0,5 % от общего показателя КТК или государства, суммарная доля которых в перечне государств от высшего до низшего показателя КТК достигает 90 % от общего показателя КТК, за исключением наименее развитых стран (НРС), малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), если только они добровольно не участвуют в данном этапе;
- f) государствам, которые освобождены или еще не участвуют в системе, настоятельно рекомендуется как можно скорее стать участником системы на добровольной основе, в особенности государствам, имеющим членство в какой-либо региональной организации экономической интеграции. Государства, которые принимают решение участвовать на добровольной основе в системе или принимают решение прекратить участие на добровольной основе в системе, могут сделать это только с 1 января любого рассматриваемого года, и они уведомляют ИКАО о своем решении не позднее 30 июня предшествующего года;
- g) начиная с 2022 года, Совет будет каждые три года проводить анализ внедрения CORSIA, в том числе ее влияния на рост международной авиации, что служит важной основой для рассмотрения Советом необходимости внесения корректировок в очередной этап или цикл обеспечения соблюдения условий и в соответствующих случаях подготовки рекомендаций по таким коррективам для принятия решения Ассамблей;

10. *постановляет*, что с целью свести к минимуму нарушение рыночного равновесия CORSIA будет распространяться на всех эксплуатантов воздушных судов, выполняющих полеты по одним и тем же маршрутам между государствами, следующим образом:

- a) на все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, участвующими в CORSIA на основании п. 9 выше, распространяются компенсационные обязательства в рамках CORSIA;
- b) все международные полеты по маршрутам между государством, участвующим в CORSIA, и другим государством, не включенным в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;

- с) все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, не включенными в CORSIA на основании п.9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;

11. *постановляет*, что ежегодный объем эмиссии CO₂, подлежащий компенсации эксплуатантом воздушных судов в рассматриваемом году после 2021 года, рассчитывается каждый год следующим образом:

- а) компенсационное обязательство эксплуатанта воздушных судов = [% секторальных показателей × (эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста в секторе за рассматриваемый год)] + [% индивидуальных показателей × (эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста этого эксплуатанта воздушных судов в рассматриваемом году)];
- б) где коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- с) где фактор роста эксплуатанта воздушных судов = (суммарная эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- д) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей) и
- е) где % секторальных показателей и % индивидуальных показателей будет применяться следующим образом:
- i) с 2021 по 2023 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей, хотя каждое государство-участник может в течение этого экспериментального этапа, выбирать, применять это:
- а) к эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, как указано выше, или
- б) к эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в 2020 году;
- ii) с 2024 по 2026 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
- iii) с 2027 по 2029 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
- iv) с 2030 по 2032 год по меньшей мере 20 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;

- v) с 2033 по 2035 год по меньшей мере 70 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;
- f) эмиссия эксплуатанта воздушных судов и суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, не включает эмиссию, исключенную из системы в этом году;
- g) объемы эмиссии в пп. 11 b) и 11 c) выше будут рассчитываться заново в начале каждого года, с тем чтобы учесть маршруты во все государства и из всех государств, которые будут дополнительно включены ввиду их участия на добровольной основе или начала нового этапа или цикла обеспечения соблюдения условий;

12. *постановляет*, что новый участник¹ освобождается от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объем его эмиссии превысит 0,1 % от общего объема эмиссии за 2020 год, в зависимости от того, что наступит ранее. Со следующего за этим года новый участник включается в систему, и к нему применяется такой же подход, как к другим эксплуатантам воздушных судов;

13. *постановляет*, что несмотря на вышеизложенные положения, во избежание административной нагрузки действие CORSIA не распространяется на участников с незначительными масштабами международной авиационной деятельности: эксплуатантов воздушных судов, на долю которых приходится менее 10 000 метрических тонн эмиссии CO₂ международной авиации в год; воздушные суда с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее 5700 кг; или воздушные суда, выполняющие полеты в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях;

14. *постановляет*, что ни одному из эксплуатантов воздушных судов, включенных в систему, не будет вменено обязательство по компенсации эмиссии, на которую действие системы не распространяется в силу поэтапного внедрения и освобождений;

15. *принимает во внимание* работу, проделанную Советом при технической поддержке САЕР в области: а) системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV); б) рекомендуемых критериев единиц эмиссии, подлежащих приобретению эксплуатантами воздушных судов с учетом событий в рамках процесса РКИК ООН; с) и реестров в рамках CORSIA, и *просит* Совет завершить как можно скорее при технической поддержке САЕР свою работу, включая обеспечение наращивания потенциала и оказание помощи, с тем чтобы обеспечить полноценное внедрение CORSIA начиная с 2020 года;

16. *постановляет* ввести трехлетний цикл обеспечения соблюдения условий, начиная с первого цикла в 2021–2023 гг., для эксплуатантов воздушных судов в целях согласования своих компенсационных обязательств в рамках системы при ежегодном представлении ими необходимых данных в полномочный орган, назначенный государством регистрации эксплуатанта;

17. *постановляет*, что существует потребность в предоставлении гарантий в рамках CORSIA для обеспечения устойчивого развития международного авиационного сектора и во избежание необоснованного экономического бремени на международную авиацию, и *просит* Совет определить основания и критерии для введения таких действий и выявить возможные способы решения таких проблем;

¹ Новым участником является любой эксплуатант воздушных судов, начавший осуществлять авиационную деятельность, подпадающую под действие системы, на момент вступления ее в силу или позднее, и чья деятельность не является полностью или частично продолжением авиационной деятельности, ранее осуществлявшейся другим эксплуатантом воздушных судов.

18. *постановляет*, что начиная с 2022 года Совет каждые три года проводит периодический анализ CORSIA для рассмотрения Ассамблеей в целях, указанных в п. 9 g) выше, и с тем, чтобы содействовать устойчивому развитию международного авиационного сектора и действенности данной системы. Помимо прочего, это будет включать:

- a) оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей ИКАО, рыночного и стоимостного воздействия системы на государства и эксплуатантов воздушных судов и на международную авиацию, а также оценку функционирования структурных элементов системы;
- b) рассмотрение вопросов совершенствования системы в поддержку целей Парижского соглашения, в частности его долгосрочных температурных целей, а также обновление структурных элементов системы с целью активизировать внедрение, повысить эффективность и свести к минимуму нарушение рыночного равновесия, принимая во внимание связанные с этим последствия изменения структурных элементов системы, например, для требований к MRV;
- c) проведение специального анализа в конце 2032 года относительно прекращения действия системы, продления ее действия или других усовершенствований системы после 2035 года, включая рассмотрение вклада авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива в достижение экологических целей ИКАО;

19. *определяет*, что CORSIA или любая другая система, вводимая по решению Ассамблеи, должна быть рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации;

20. *просит* осуществить следующие действия в целях создания механизмов, необходимых для внедрения CORSIA с 2020 года:

в отношении внедрения системы MRV:

- a) Совету при технической поддержке со стороны CAEP разработать SARPS и соответствующий инструктивный материал по внедрению системы MRV в рамках CORSIA, включая упрощенные процедуры MRV, для принятия Советом к 2018 году;
- b) всем государствам-членам, эксплуатанты воздушных судов которых выполняют международные рейсы, разработать в соответствии с SARPS по MRV необходимые механизмы для внедрения с 1 января 2019 года;

в отношении критериев единиц эмиссии (EUC):

- c) Совету при технической поддержке со стороны CAEP разработать SARPS и соответствующий инструктивный материал по критериям единиц эмиссии (EUC) для принятия Советом как можно скорее, но не позднее 2018 года, с целью поддержать покупку эксплуатантами воздушных судов надлежащих единиц эмиссии в рамках системы с учетом соответствующих событий в РКИК ООН и статьи 6 Парижского соглашения;
- d) Совету учредить при технической поддержке со стороны CAEP постоянный технический консультативный орган по критериям единиц эмиссии (EUC) в целях выработки рекомендаций Совету относительно отвечающих критериям единиц эмиссии для использования в CORSIA;

- e) Совету при технической поддержке со стороны САЕР при необходимости периодически пересматривать SARPS и соответствующий инструктивный материал по EUC в целях обеспечения согласованности с будущими соответствующими решениями в рамках Парижского соглашения;

в отношении создания реестров:

- f) Совету при технической поддержке со стороны САЕР разработать политику и соответствующий инструктивный материал для поддержки формирования реестров в рамках системы, для принятия Советом к 2018 году;
- g) Совету создать под эгидой ИКАО консолидированный центральный реестр, который должен начать функционировать не позднее 1 января 2021 года;
- h) государствам-членам разработать необходимые механизмы для создания собственных реестров или групповых реестров, подготовленных группами государств, или организовать участие в других реестрах в соответствии с инструктивным материалом ИКАО;

в отношении управления CORSIA:

- i) Совету осуществлять надзор за функционированием CORSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны постоянного технического консультативного органа и САЕР;

в отношении нормативной базы:

- j) государствам-членам принять необходимые меры для создания к 2020 году надлежащей национальной политики и нормативной базы для внедрения и ввода в действие системы;

21. *постановляет*, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии САЕР, включая решения об избежании двойного учета и о винтаже, отвечающим критериям, и временных рамках.

22. *постановляет*, что ИКАО и ее государства-члены должны предпринимать все необходимые меры по обеспечению наращивания потенциала и оказанию помощи, а также по установлению партнерских отношений в целях внедрения CORSIA с 2020 года, в частности:

в отношении внедрения системы MRV:

- a) Совету предпринять необходимые меры по расширению программ по наращиванию потенциала и оказанию помощи государствам-членам в подготовке и реализации планов действий с целью удовлетворить потребности государств-членов в наращивании потенциала и помощи для внедрения ими системы MRV с 1 января 2019 года, в том числе посредством организации семинаров и обучения во всех регионах, начиная с 2017 года, и содействия предоставлению необходимой финансовой поддержки, в частности тем государствам, которые добровольно участвуют в экспериментальном этапе и в связи с этим нуждаются в поддержке;

- b) государствам-членам устанавливать партнерские отношения для сотрудничества в области внедрения системы MRV;

в отношении создания реестров:

- c) Совету предпринять необходимые действия для расширения программ по наращиванию потенциала и оказанию помощи государствам-членам в подготовке и реализации планов действий с целью удовлетворить потребности государств-членов в наращивании потенциала и помощи для учреждения ими реестров, в том числе посредством организации семинаров и обучения во всех регионах, начиная с 2017 года, и содействия предоставлению необходимой финансовой поддержки, в частности тем государствам, которые добровольно участвуют в экспериментальном этапе и в связи с этим нуждаются в поддержке;
- d) государствам-членам устанавливать между собой партнерские отношения для сотрудничества в области создания собственных реестров или общих реестров, разработанных группами государств, и для их возможного экспериментального внедрения;

23. *постановляет*, что в CORSIA будут использоваться единицы эмиссии, которые отвечают критериям единиц эмиссии (EUC) в п. 20 выше;

24. *просит* Совет содействовать использованию сформированных единиц эмиссии, помогающих развивающимся государствам, и *рекомендует* государствам разработать местные проекты в области авиации;

25. *просит* Совет изучить вопрос о дальнейшей разработке методик, связанных с авиацией, для их применения в программах компенсации, включая механизмы или другие программы в рамках РКИК ООН, и *рекомендует* государствам применять такие методики при осуществлении деятельности по сокращению авиационной эмиссии CO₂, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета при сокращении эмиссии.

Пункт 23 повестки дня. Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала

23.1 По пункту 23 повестки дня Исполнительный комитет рассмотрел Программу ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала на основе рабочего документа A39-WP/62, представленного Советом ИКАО, а также рабочих документов, представленных Бразилией (A39-WP/348), Египтом (A39-WP/364), Индией (A39-WP/346), Камеруном (A39-WP/349) и Словакией (A39-WP/105) (представлен от имени Европейского союза и его государств – членов Европейской конференции гражданской авиации, а также ЕВРОКОНТРОЛем). Кроме того, было представлено три информационных документа Аргентиной (A39-WP/183), Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА) (A39-WP/354) и Индонезией (A39-WP/353).

23.2 Комитет рассмотрел документ A39-WP/62, в котором содержится сводная информация о результатах деятельности Международного информационно-координационного центра подготовки авиационного персонала (GAT) с момента его создания 1 января 2014 года и по март 2016 года, а также о ходе реализации положений добавления D к резолюции A38-12 Ассамблеи (Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации) и

приоритетных задачах на следующий трехлетний период (2017–2019 гг.). В документе сообщается о следующих учебных мероприятиях по состоянию на 1 марта 2016 года: Программа TRAINAIR PLUS внедрена в 66 государствах – членах ИКАО, и в ней участвуют 89 членов (16 региональных учебных центров повышения квалификации (RTCE), 31 полный член, 38 ассоциированных членов и 4 корпоративных члена). Разработано 87 стандартных учебно-методических комплексов (СУМК), а еще 57 находятся в стадии разработки, что позволило ИКАО увеличить свой каталог учебных комплексов до 136 единиц. Информационно-координационным центром проведено 130 оценок учебных организаций (первоначальных и повторных) в целях первичного определения их приемлемости в качестве членов Программы TRAINAIR PLUS и продления их членства. По всему миру было проведено 482 признанных ИКАО курсов, на которых прошли подготовку примерно 7100 слушателей. ИКАО также приступила к планированию курсов квалификационной подготовки во взаимодействии с внутренними и внешними партнерами и научным сообществом в целях содействия наращиванию потенциала людских ресурсов государств-членов.

23.3 Комитет также рассмотрел приведенную в документе A39-WP/62 информацию о планируемой деятельности Центра GAT на следующий трехлетний период. В документе указывается, что TRP будет и впредь функционировать на основе возмещения расходов. Предполагается, что количество членов сети TRP увеличится к концу 2016 года до 100. Кроме того, каждый год предполагается разрабатывать и выпускать 20 новых отвечающих требованиям ИКАО учебно-методических комплексов. В течение следующего трехлетнего периода будут также выпущены новые веб-инструменты и ресурсы, в том числе онлайн-каталог профессиональных задач, веб-инструмент системы организации обучения (ISD), методология оценки потребностей в подготовке персонала (TNA) и методика посттренинговой оценки (PTE).

23.4 В рабочих документах, представленных пятью государствами-членами, предлагается разработать методы, инструменты и дорожные карты для совершенствования управления учебными ресурсами и потребностями в целях повышения квалификации персонала, наращивания потенциала и развития региональной кооперации в подготовке кадров.

23.5 Комитет рассмотрел документ A39-WP/348, представленный Бразилией и озаглавленный *"Развитие людских ресурсов в контексте инициативы "Ни одна страна не остается без внимания": база данных о курсах подготовки персонала и Комитет по управлению ресурсами для подготовки персонала"*. В этом документе Бразилия напоминает о целях положений добавления D к резолюции A38-12 Ассамблеи и Политики ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации, заключающихся в оказании помощи государствам-членам, и предлагает создать централизованную базу данных о существующих во всем мире курсах подготовки персонала, которая бы дополняла и совершенствовала сеть TRAINAIR PLUS и связанные с ней инициативы. Кроме того, в документе предлагается учредить в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) комитет, в задачу которого входило бы определение ресурсов для подготовки персонала и потребностей в такой подготовке и управление ими, в целях устранения пробелов в подготовке персонала на местном и региональном уровнях, содействия планированию подготовки в рамках региональной координации для рационализации использования ресурсов, а также в целях содействия распространению накопленных знаний и обмену ими.

23.6 В документе A39-WP/349, представленном Камеруном и озаглавленном *"Подготовка дорожной карты по наращиванию авиационного персонала в Камеруне"*, содержится информация о подготовке в Камеруне дорожной карты по наращиванию потенциала людских ресурсов и о достигнутом к настоящему моменту прогрессе. В этом документе Камерун призывает государства-члены, сталкивающиеся с проблемой нехватки квалифицированного персонала,

внедрить Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) и Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) и разрабатывать дорожные карты, предусматривающие меры по повышению квалификации персонала. В этом документе также предлагается, чтобы Совет ИКАО продолжал оказывать поддержку государствам-членам в гармонизации уровня квалификации авиационных специалистов, чтобы ИКАО на регулярной основе информировала государства-члены об уровнях квалификации, необходимых для внедрения SARPS, и оказывала государствам-членам помощь в реализации дорожной карты по наращиванию потенциала в авиации.

23.7 В документе A39-WP/346, представленном Индией и озаглавленном "*Региональное сотрудничество в целях наращивания потенциала*", предлагается развивать региональное сотрудничество в наращивании потенциала в регионе Азии и Тихого океана путем создания резерва инспекторов по производству полетов, которых можно использовать в регионе для покрытия дефицита квалифицированных кадров, и включать вопросы наращивания потенциала в рамках региона в структуру государственной системы надзора за безопасностью полетов в гражданской авиации.

23.8 В документе A39-WP/364, представленном Египтом и озаглавленном "*План действий Египта по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации*", содержится информация о принятых Египтом мерах в области охраны окружающей среды от воздействия международной авиации и достигнутом им прогрессе в подготовке и представлении плана действий по уменьшению эмиссии CO₂. Относительно подготовки кадров в документе предлагается, чтобы Ассамблея просила ИКАО включить в Программу TRAINAIR PLUS специальный учебный курс по тематике "Добровольные планы действий государств по уменьшению эмиссии CO₂ международной гражданской авиации".

23.9 Последним рассмотренным рабочим документом по пункту 23 повестки дня был документ A39-WP/105, представленный Словакией от имени Европейского союза и его государств – членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем. Несмотря на то что в этом документе конкретно не говорится о подготовке персонала, в нем содержится информация о методах и возможностях эффективного управления деятельностью по наращиванию потенциала в целях достижения осязаемых результатов.

23.10 Исполнительный комитет единодушно поддержал осуществляемую GAT деятельность и одобрил план его работы на следующий трехлетний период. Комитет также поддержал документ A39-WP/349, представленный Камеруном, в котором предлагается, чтобы государства, испытывающие нехватку квалифицированного авиационного персонала, разрабатывали дорожную карту подготовки кадров и наращивания потенциала и чтобы в добавление D резолюции A38-12 Ассамблеи было внесено изменение, отражающее необходимость подготовки такой дорожной карты.

23.11 Исполнительный комитет просил, чтобы оценки в рамках Программы TRAINAIR PLUS увязывались с SARPS Приложения 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*" ИКАО для того, чтобы уменьшить дублирование по оценкам и проверкам. Государства-члены также приветствовали создание инструмента для оценки потребностей в подготовке кадров, который позволит учебным центрам эффективно определять потребности в этой сфере.

23.12 Государства-члены предложили периодически проводить под руководством центра GAT пересмотр сборов за участие в Программе TRAINAIR PLUS (ассоциированные члены, полные члены, RTCE), для того чтобы оценивать и стремиться снижать расходы учебных

организаций и государств по разработке, пересмотру и проведению стандартизированного обучения.

23.13 Далее Комитет также отметил, что Программе ТРР следует поддерживать контакты с учебными заведениями развивающихся стран, и подчеркнул важность вопроса удержания подготовленных специалистов.

Пункт 24 повестки дня. Управление людскими ресурсами

24.1 Комитет рассмотрел документ А39-WP/74, представленный Советом, в котором описываются текущие и будущие инициативы по совершенствованию процесса управления людскими ресурсами в Организации и обеспечению соответствия передовой практике с целью помочь Организации привлечь, удержать и мотивировать компетентный, мобильный и разносторонний персонал.

24.2 Комитет отметил достигнутый прогресс в сфере регулирования вопросов этики, контрактных договоренностей и найма персонала, а также в ключевых стратегических областях, связанных с мобильностью персонала, управлением эффективностью деятельности, обучением и карьерным ростом, а также планированием сменяемости кадров. Был отмечен продолжающийся процесс модернизации рабочих процессов в области людских ресурсов при одновременном совершенствовании автоматизированных средств в целях повышения эффективности деятельности и оперативного удовлетворения потребностей по линии реализации программ. На основе достигнутых к настоящему времени успехов основное внимание в следующем трехлетнем периоде будет уделяться таким приоритетным инициативам, направленным на дальнейшее совершенствование процесса управления людскими ресурсами, как диверсификация, управление кадровым потенциалом, мотивация персонала, управление эффективностью деятельности, планирование сменяемости персонала и социальное обеспечение персонала.

24.3 В ходе состоявшегося обсуждения Комитет подчеркнул важность вопроса планирования сменяемости персонала.

24.4 Некоторые делегации подчеркнули важность обеспечения в Организации преемственности на руководящих должностях на уровне стратегических целей, с тем чтобы ИКАО могла лучше выполнять свою миссию; было также подчеркнуто, что ограничение сроков действия контракта на этом уровне может отрицательно сказаться на преемственности и непрерывности в работе ИКАО и на коллективной памяти Организации; было рекомендовано устранить такие ограничения на сроки контрактов. Было предоставлено разъяснение относительно того, что данный вопрос входит в прерогативу Совета и будет им рассмотрен.

24.5 Комитет принял к сведению информацию, представленную Китаем в документе А39-WP/423.

24.6 В свете состоявшегося обсуждения Исполнительный комитет предлагает Ассамблее:

- a) принять к сведению проводимые реформы и достижения Организации в деле совершенствования процесса управления людскими ресурсами;
- b) одобрить указанные в п. 9.1 документа WP/74 первоочередные инициативы и будущие действия, определенные на трехлетний период в области управления

людскими ресурсами, и соответствующий план работы в области управления людскими ресурсами и предусмотренные в нем результаты;

- c) передать в Совет вопрос ограничения сроков контрактов сотрудников на руководящих должностях, как указывается выше в п. 24.4.

Пункт 25 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО

25.1 На своем 8-м заседании Комитет рассмотрел документ A39-WP/73 (с исправлением № 1), в котором содержится информация о кадровом составе ИКАО по состоянию на 31 декабря 2013, 2014 и 2015 гг., включая вопросы справедливого географического представительства (СГП) и гендерного равенства, а также о результатах анализа назначений на должности категории специалистов и выше.

25.2 В ходе обсуждения несколько государств подчеркнули важность надлежащего сбалансированного распределения должностей категории специалистов и более высоких категорий, принимая во внимание потребности программ и организационные потребности.

25.3 Исполнительный комитет предлагает Ассамблее:

- a) принять к сведению доклад, представленный в документе WP/73;
- b) настоятельно призвать государства-члены сотрудничать с Секретариатом ИКАО в целях привлечения и сохранения многонационального, гибкого и мотивированного кадрового состава.

Пункт 26 повестки дня. Многоязычие в ИКАО

26.1 На своем 8-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел три рабочих документа (A39-WP/43, 355, 357) в рамках пункта повестки дня "*Многоязычие в ИКАО*".

26.2 В документе A39-WP/43 содержится доклад Совета, в котором обозначены меры, принятые в целях содействия распространению многоязычия в ИКАО путем обеспечения паритета и качества обслуживания, оптимизации имеющихся ресурсов, соответствия передовому опыту ООН в области лингвистического обслуживания, а также разработки и использования улучшенных технических инструментов.

26.3 В докладе также описаны текущая ситуация с предоставлением лингвистического обслуживания и значительные сокращения финансирования лингвистического обслуживания начиная с 2008 года. Несмотря на сокращения бюджета, Секретариату удалось обеспечить паритет лингвистического обслуживания и поддерживать и даже повышать объем и качество письменных переводов, устных переводов и публикаций. Несмотря на достигнутую эффективность, уровень бюджетных ресурсов оказывал влияние на способность ИКАО своевременно распространять информацию на всех языках, а также на обеспечение полномасштабного обслуживания устным переводом некоторых категорий совещаний.

26.4 Комитет отметил, что проект бюджетного предложения на трехлетний период 2017–2019 гг., представленный в документе A39-WP/46, предусматривает тот же уровень финансирования лингвистического обслуживания, что и в текущем трехлетнем периоде, и что Организация будет принимать меры по регулированию спроса в целях достижения эффективности

за счет рационализации технологии работы, улучшенного планирования, совершенствования отчетности и преобразования всего процесса от создания документа до его окончательного распространения.

26.5 В документе WP/355, представленном Колумбией от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации, подчеркивается необходимость наличия документов, связанных с обеспечением безопасности полетов и другими важными направлениями работы Организации, на всех официальных языках. В документе дается рекомендация вести поиск новых методов и процедур, в том числе использование поддержки, оказываемой региональными бюро ИКАО, в целях повышения эффективности и обеспечения того, чтобы Организация могла и впредь предоставлять качественное обслуживание своим государствам-членам.

26.6 В документе WP/357, представленном Российской Федерацией, говорится о том, что сокращение лингвистического обслуживания в ИКАО наносит ущерб неанглоговорящим странам, и Ассамблее предлагается предпринять ряд мер, перечисленных в п. 5 документа WP/357, по укреплению уже действующих резолюций Ассамблеи по этому вопросу, и подчеркивается важность многоязычия, имеющего ключевое значение для работы и требований ИКАО, в целях обеспечения справедливого доступа ко всем руководящим органам Организации и участия в этих органах в соответствии с положениями статьи 37 Чикагской конвенции, в которой подчеркивается единообразие авиационных стандартов и процедур.

26.7 Несколько государств-членов выступили в поддержку многоязычия как основополагающего принципа достижения целей ИКАО. Некоторые из них подчеркнули необходимость подготовки как в установленные сроки, так и одновременно на всех рабочих языках ИКАО документов ИКАО, в основном, но не исключительно касающихся внедрения SARPS и PANS, а также мер обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности. Было также отмечено, что многоязычие следует рассматривать не только как статью расходов, но и как инвестиции в развитие безопасной и надежной глобальной системы гражданской авиации. Другие государства-члены обсудили воздействие на бюджет при обеспечении своевременной подготовки руководств, связанных с внедрением стандартов, на всех рабочих языках ИКАО и попросили провести дополнительную оценку объема работы, передаваемой на внешний подряд, учитывая передовую практику других подобных организаций ООН.

26.8 Комитет признал, что лингвистическое обслуживание является неотъемлемой частью каждой программы ИКАО, играет важную роль в достижении всех стратегических целей Организации и глобального внедрения SARPS и PANS, а также представляет собой ключевое требование инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB). Он также признал поддержку некоторыми странами перевода веб-сайтов ИКАО на разные языки.

26.9 Рассмотрев документы A39-WP/43, 355 и 357, а также в свете обсуждения этого вопроса, Комитет рекомендовал Ассамблее:

- 1) поручить Совету вести тщательное наблюдение за реализацией политики и решений, принятых им в целях повышения эффективности и результативности в вопросах лингвистического обслуживания, признавая, что многоязычие является основополагающим принципом достижения целей ИКАО;
- 2) поручить Совету провести дальнейший анализ и переоценку ресурсов, необходимых для обеспечения своевременной подготовки документов ИКАО, связанных с внедрением стандартов, на всех рабочих языках ИКАО,

а также провести дальнейший пересмотр необходимого для достижения этих целей объема работы, передаваемой на внешний подряд, учитывая при этом передовую практику других подобных организаций ООН.

Пункт 27 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО

27.1 На своем 8-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел документ WP/75, в котором содержится доклад Совета о постоянном прогрессе в деле повышения эффективности и действенности Организации в соответствии с резолюциями A31-2 и A32-1 Ассамблеи. В этом докладе также сообщается о планируемых мерах и действиях по дальнейшему совершенствованию этой работы в ходе трехлетнего периода 2017–2018–2019 гг.

27.2 Комитет с признательностью отметил достигнутый Организацией прогресс в повышении эффективности и действенности Организации и предложил Ассамблее просить Совет продолжать и далее работать над повышением эффективности и действенности ИКАО.

Рассмотрение вопроса о низком уровне ответов государств на письма государствам ИКАО

27.3 Комитет рассмотрел документ WP/22, в котором содержится доклад по вопросу повышения уровня ответов государств-членов на письма государствам, сообщается о действиях по решению вопроса низкого уровня ответов и представлены результаты анализа положения дел и причин низкого уровня реагирования.

27.4 В документе WP/86 Соединенные Штаты Америки рекомендуют Договаривающимся государствам проанализировать свои правила, касающиеся разработки SARPS; настоятельно призывают государства отвечать на рассылаемые ИКАО письма государствам, касающиеся предлагаемых поправок к Приложениям и PANS; и рекомендуют региональным бюро ИКАО играть активную роль в поощрении представления ответов на письма государствам. В указанном документе содержится предлагаемая резолюция Ассамблеи, которая должна заменить резолюцию A38-11. Было отмечено, что в результате продолжительной дискуссии в Технической комиссии был пересмотрен текст пп. 19 и 20 этой резолюции Ассамблеи с целью уточнить цели информационного обмена через государства-члены.

27.5 В документе WP/119 Куба делится своим опытом и порядком эффективного реагирования на письма государствам ИКАО и рекомендует включить некоторые элементы своей практики в разрабатываемые ИКАО процедуры отслеживания сообщений.

27.6 Объединенными Арабскими Эмиратами представлен информационный документ (WP/320) о трудностях, с которыми сталкиваются государства в связи с большим объемом рассылаемой ИКАО корреспонденции.

27.7 В ходе обсуждения Комитет поддержал рекомендации. Он согласился с указанными в п. 2.3.1 документа WP/22 предлагаемыми действиями, направленными на повышение уровня ответов на письма государствам, и принял к сведению намерения Секретариата учитывать содержащуюся в различных документах информацию и высказанные в ходе дискуссии мнения при разработке и предпринятии указанных действий.

27.8 В свете прошедшего обсуждения Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 27/1. Рассмотрение вопроса о низком уровне ответов государств-членов на письма государствам, рассылаемые ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция) требует от Организации принимать и изменять международные Стандарты, Рекомендуемую практику и правила и обязывает каждое Договаривающееся государство сотрудничать в целях обеспечения максимально достижимой степени единообразия правил и процедур по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что письма государствам являются средством, с помощью которого Организация с санкции Генерального секретаря официально сообщает о своих Стандартах и Рекомендуемой практике и политике и взаимодействует со своими государствами-членами и другими заинтересованными сторонами,

выражая обеспокоенность с тем, что низкий уровень ответов государств-членов на письма государствам является давней проблемой, которая может неблагоприятно сказываться на выполнении обязательств в соответствии со статьями 37, 38, 54, 57 и 90 Чикагской конвенции,

напоминая, что во избежание принятия решений на основании малого числа откликов резолюция А29-3 настоятельно призывает государства представлять свои замечания и сообщать о своем согласии или несогласии с предлагаемыми ИКАО стандартами в ответ на запросы Совета ИКАО,

1. *призывает* государства-члены вновь подтвердить необходимость соблюдать их обязательства в полном объеме и своевременно отвечать на все письма государствам и обмениваться передовым опытом через региональные бюро ИКАО и/или региональные комиссии гражданской авиации с целью содействовать дальнейшему улучшению положения дел, мобилизации ресурсов и наращиванию потенциала в государствах-членах в соответствии с инициативой ИКАО "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB);

2. *порукает* Генеральному секретарю внедрить механизм присвоения атрибутов письмам государствам, определяющих категорию, приоритет, тематику или предмет и необходимость ответа, с тем, чтобы способствовать более эффективному рассмотрению таких писем государствами-членами и другими получателями;

3. *просит* Генерального секретаря рассмотреть и по мере необходимости изменить формат писем государствам и электронных бюллетеней, включая их компоновку, в целях более эффективного доведения их содержания до сведения государств-членов и других получателей;

4. *просит* Генерального секретаря изучить и по мере необходимости внедрить новые инструменты коммуникации, включая веб-приложения, в качестве средства улучшения обмена информацией и взаимодействия с государствами-членами и другими получателями писем государствам и для регистрации их ответов в системе ИКАО по управлению документацией;

5. *порукает* Генеральному секретарю внедрить автоматизированную и интерактивную онлайн-систему, способную регистрировать информацию об уровне ответов на письма государствам, чтобы таким образом лучше отразить положение дел с ответами на письма государствам в разбивке по государствам-членам, регионам и/или в глобальном масштабе, и содействовать наращиванию потенциала в государствах-членах;

6. *порукает* Генеральному секретарю внедрить, при необходимости во всех региональных бюро ИКАО процедуры дальнейших действий в качестве компонента руководства по региональным бюро и средства дальнейшего информирования координационных центров в государствах-членах в районе аккредитации и взаимодействия с ними при низком уровне ответов или их отсутствии, и в этой связи также использовать присутствие соответствующих делегаций в Штаб-квартире ИКАО;

7. *порукает* Совету организовать мониторинг и периодически проводить анализ уровня ответов на письма государствам и представлять рекомендации в тех случаях, когда уровень ответов государств-членов ниже среднего глобального показателя;

8. *призывает* государства-члены рассмотреть вопрос о создании координационных пунктов для внутренней (на уровне государства) координации и принятия последующих действий в ответ на письма государствам, а также постоянно обновлять справочник генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) и обеспечивать актуальность контактной информации получателей писем государствам с учетом изменений, информация о которых поступает в ИКАО в полном объеме и своевременно;

9. *просит* Генерального секретаря с помощью региональных бюро ИКАО, региональных конференций ИКАО и/или других форумов, включая региональные комиссии гражданской авиации, провести кампанию по повышению осведомленности, ориентированную на государства-члены, в целях повышения уровня понимания ими важности представления ответов на все письма государствам, получаемые от ИКАО, и постоянного обновления контактной информации.

Резолюция 27/2. Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* каждое государство-член обязано сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и практики по всем вопросам, в которых такое единообразие будет способствовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что в статье 37 *Конвенции* содержится требование о том, чтобы Организация принимала и изменяла Международные стандарты, Рекомендуемую практику и Правила, и указываются цель и существо вопросов, с которыми связаны эти действия, и что в статьях 38, 54, 57 и 90 содержатся соответствующие дополнительные положения,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 38 *Конвенции* любое государство-член, которое считает невозможным придерживаться во всех отношениях какого-либо международного стандарта или правила или которое считает необходимым принять отличающиеся от них правила и практику, обязано немедленно уведомить об этом ИКАО,

принимая во внимание, что Ассамблея считает целесообразным выработать определенные принципы, которыми следует руководствоваться при осуществлении этих положений *Конвенции*,

признавая, что эффективное выполнение SARPS и PANS способствует безопасному, надежному и устойчивому развитию международной гражданской авиации,

признавая, что своевременное обеспечение доступности информации о различиях всем заинтересованным сторонам имеет важное значение для безопасности, регулярности и эффективности международной гражданской авиации,

отмечая, что многие государства-члены испытывают трудности с выполнением своих обязательств по статьям 37 и 38 Конвенции и отслеживанием часто вносимых поправок в Приложения,

признавая, что обновляемый инструктивный материал ИКАО по техническим вопросам оказывает ценную помощь государствам-членам в эффективном внедрении SARPS, PANS и региональных планов,

признавая, что для разработки и обновления всего технического инструктивного материала ИКАО к SARPS и PANS требуются значительные ресурсы,

отмечая увеличение числа различий, о которых уведомляется ИКАО,

признавая, что существует настоятельная необходимость в изыскании и использовании всех имеющихся средств для поощрения и поддержки государств-членов в деле преодоления трудностей с внедрением SARPS и PANS,

признавая, что в глобальном масштабе расширяется внедрение стандартов на основе процесса разработки, способствующего включению точек зрения всех государств и соответствующих заинтересованных сторон отрасли,

1. *призывает* государства-члены вновь подтвердить свою приверженность соблюдению обязательств по статьям 37 и 38 Конвенции;

2. *постановляет*, что в SARPS и PANS по мере необходимости вносятся поправки, с тем чтобы отразить изменения в требованиях и методах и тем самым, помимо всего прочего, обеспечить надежную основу для осуществления глобального и регионального планирования и внедрения;

3. *соглашается с тем*, что с учетом предшествующего пункта необходимо обеспечить высокую степень постоянства SARPS, с тем чтобы государства-члены имели возможность обеспечить постоянство своих национальных правил. Исходя из этого, следует вносить только те изменения, которые имеют значение для безопасности, регулярности и эффективности, а также вносить только те редакционные поправки, которые имеют существенное значение;

4. *вновь заявляет*, что тексты SARPS и PANS излагаются простым, понятным и сжатым языком. SARPS включают общие, устоявшиеся и неизменные положения, определяющие требования к функциям и характеристикам, которые предусматривают требуемые уровни безопасности, регулярности и эффективности. Вспомогательные технические спецификации, разрабатываемые ИКАО, следует своевременно переводить на все рабочие языки ИКАО и по возможности помещать в отдельные документы;

5. *порукает* Совету, чтобы он при разработке SARPS, PANS и технического инструктивного материала ИКАО использовал в максимально возможной степени и при условии адекватной проверки и апробирования результаты работы других признанных организаций – разработчиков стандартов. Документация ИКАО должна содержать ссылки на материал,

подготовленный такими другими организациями – разработчиками стандартов, если он рассматривается Советом как адекватный с точки зрения соответствия требованиям ИКАО;

6. *постановляет*, что в пределах соответствия требованиям безопасности, регулярности и эффективности SARPS, регламентирующие предоставление средств и обслуживания, отражают правильное соотношение между эксплуатационными требованиями к таким средствам и обслуживанию и экономическими последствиями их предоставления;

7. *порукает* Совету, чтобы он, прежде чем принимать решение по предложениям относительно изменения SARPS и PANS, проводил консультации с государствами-членами, за исключением случаев, когда Совет сочтет необходимым принять срочные меры. Кроме того, при условии проведения надлежащей проверки и апробации технические требования могут быть приняты Советом без проведения консультаций с государствами-членами. Однако такой материал предоставляется государствам-членам по запросу;

8. *постановляет*, что даты начала применения поправок к SARPS и PANS устанавливаются с таким расчетом, чтобы у государств-членов оставалось достаточно времени для их внедрения;

9. *соглашается с тем*, что Приложения или документы PANS не должны изменяться чаще, чем один раз в календарный год;

10. *напоминает* государствам-членам о требовании Приложения 15 о том, чтобы они публиковали в своих сборниках аэронавигационной информации (AIP) любые существенные различия с SARPS и PANS и включали на английском языке те части, которые изложены открытым текстом;

11. *рекомендует* государствам-членам использовать электронную систему представления информации о различиях (EFOD) для уведомления ИКАО о своих различиях;

12. *порукает* Генеральному секретарю продолжать совершенствовать систему EFOD и оказывать содействие государствам-членам в переходе от документооборота в бумажной форме к использованию системы EFOD;

13. *порукает* Совету контролировать и анализировать различия между правилами и практикой государств-членов и положениями SARPS и PANS в целях содействия устранению тех различий, которые имеют важное значение для безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации и предприятия надлежащих действий;

14. *порукает* Совету изучить возможность сделать информацию о различиях более легкодоступной для всех заинтересованных сторон и оценить надлежащий механизм и форму предоставления этой информации;

15. *постановляет*, что государства-члены поощряются и поддерживаются всеми имеющимися средствами в деле применения SARPS и PANS и в возможно короткие сроки обеспечиваются дополнительными рекомендациями в отношении уведомления о различиях и их публикации;

16. *призывает* все государства-члены, имеющие возможность сделать это, осуществлять с запрашивающими государствами техническое сотрудничество в форме предоставления

финансовых и технических ресурсов с целью обеспечить государствам условия для выполнения ими своих обязательств по статьям 37 и 38 Конвенции;

17. *порукает* ИКАО установить приоритеты для постоянного обновления содержания существующего технического инструктивного материала ИКАО и разработки дополнительного инструктивного материала, потребность в котором диктуется техническим прогрессом, что обеспечит государствам-членам оптимальную пользу в их деятельности по планированию и внедрению SARPS и PANS;

18. *постановляет*, что правила, связанные с вышеизложенными положениями, в настоящей резолюции служат рекомендациями по упрощению и обеспечению внедрения настоящей резолюции;

19. *настоятельно призывает* государства-члены пересмотреть существующие процессы разработки SARPS и внести изменения, способствующие включению предложений от более широкого круга заинтересованных сторон авиационной отрасли;

20. *просит* ИКАО рассмотреть вопрос стратегии перехода и информационного взаимодействия на этапах планирования и внедрения, которая должна предусматривать привлечение групп заинтересованных сторон к сотрудничеству;

21. *порукает* ИКАО усилить роль своих региональных бюро в деле упрощения и мониторинга рассмотрения поправок к SARPS;

22. *призывает* государства-члены отвечать на письма государствам ИКАО, касающиеся предлагаемых поправок к Приложениям и PANS;

23. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А38-11.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует обеспечить, чтобы положения SARPS и PANS находились в полном соответствии друг с другом. Кроме того, Совету следует стремиться к совершенствованию процесса обработки, формы представления и повышению степени полезности документов ИКАО, содержащих SARPS, PANS и другие связанные с ними положения, особенно в отношении сложных систем и видов их применения. В этих целях Совету следует способствовать разработке и поддержанию актуальности широких общесистемных, функциональных и эксплуатационных требований. Совету следует и впредь изыскивать наиболее оптимальные средства разработки, перевода, обработки и распространения технических требований.

2. Государствам-членам следует представлять полные и подробные замечания по предложениям об изменении SARPS и PANS или, по крайней мере, выразить свое согласие или несогласие по их существу. Для этого им следует предоставлять не менее 3-х месяцев. Кроме того, государства-члены должны уведомляться по крайней мере за 30 дней о предполагаемом утверждении или принятии подробного материала, по которому с ними не проводились консультации.

3. Государствам-членам следует предоставлять полных 3 месяца для уведомления о несогласии с принятыми поправками к SARPS; при установлении срока представления уведомления о несогласии Совету следует учитывать время, требующееся для пересылки принятых поправок и получения уведомлений от государств.

4. Совету следует обеспечивать, чтобы, по мере возможности, промежуток между следующими одна за другой общими датами начала применения поправок к Приложениям и PANS составлял по крайней мере 6 месяцев.

5. Совету перед принятием и утверждением поправок к SARPS и PANS следует учитывать возможность внедрения SARPS и PANS к предполагаемым срокам начала их применения.

6. Совету следует, принимая во внимание определения терминов "Стандарт" и "Рекомендуемая практика", обеспечить, чтобы новые положения Приложений, единообразное применение которых признано необходимым, принимались в качестве Стандартов, а новые положения, единообразное применение которых признано желательным, принимались в качестве "Рекомендуемой практики".

7. Совету следует настоятельно рекомендовать государствам-членам уведомлять Организацию о любых различиях, существующих между их национальными правилами и практикой и положениями SARPS, а также о дате или сроках, когда они обеспечат выполнение SARPS. Если государство-член не может выполнять какие-либо положения SARPS, ему следует информировать ИКАО о причинах несоблюдения, а также о любых применимых национальных положениях и практике, отличающихся по характеру или в принципе.

8. Получаемые различия с SARPS следует незамедлительно предоставлять государствам-членам.

9. При поощрении и поддержке государств-членов в деле внедрения SARPS и PANS Совету следует использовать все имеющиеся средства ИКАО и укреплять партнерские отношения с организациями, которые предоставляют ресурсы и помощь для развития международной гражданской авиации.

10. Государствам-членам следует предусмотреть внутренние процессы и процедуры, применяемые ими для реализации положений SARPS и PANS.

11. ИКАО следует обновлять и разрабатывать технический инструктивный материал в соответствии с установленными приоритетами по всем техническим областям.

12. ИКАО следует изменить и усовершенствовать существующие процессы разработки SARPS в целях обеспечения применения надежного многодисциплинарного подхода и стремиться сделать координацию как можно более ясной для государств-членов.

27.9 Документ WP/79, представленный Советом, посвящен выездным заседаниям по вопросам стратегии, которые дают Совету уникальную возможность обдумать и обсудить в другой обстановке направления и стратегию работы ИКАО и одновременно укрепить взаимосвязь между Советом, Аэронавигационной комиссией и Секретариатом, а также получить выгоду от участия партнеров по отрасли. В документе также сообщается о выработанных на этих мероприятиях рекомендациях и их влиянии на текущую политику, инициативы и деятельность, включая инициативу NCLB, IWAF и глобальное партнерство для развития авиации. Совершенствованию взаимодействия ИКАО с регионами способствовали визиты Президента Совета и представителей в Совете в регионы и региональные бюро. В документе Ассамблеи государствам-членам предлагается поддержать проведение выездных заседаний по вопросам стратегии и посещения регионов в будущем.

27.10 Комитет принял к сведению информацию, представленную в документе WP/308 Межгосударственным авиационным комитетом.

27.11 Комитет принял к сведению вклад выездных заседаний Совета и посещений регионов в повышение эффективности и действенности Организации и выразил поддержку проведению таких совещаний в качестве механизма содействия процессу стратегического планирования Организации.

27.12 В документе WP/325, представленном группой ABIS², CERG³, Чили, NORDIACO⁴, говорится о преимуществах создания ротационных групп для обеспечения более эффективной представленности в ИКАО и предлагается Ассамблее:

- a) принять к сведению содержащуюся в указанном документе информацию;
- b) выразить удовлетворение в связи с наличием имеющихся ротационных групп, эффективным образом обеспечивающих возможность большему количеству государств-членов участвовать в работе Совета;
- c) рекомендовать государствам-членам, желающим работать в Совете ИКАО, создавать новые ротационные группы или присоединяться к уже существующим ротационным группам;
- d) просить Совет рассмотреть возможность принятия письменных процедур, которые бы обеспечили официальное признание ротационных групп и выполняемой ими функции для целей избрания государств-членов в Совет.

В документе отмечается, что благодаря участию в ротационных группах большее количество государств имеет возможность внимательно следить за работой Совета и участвовать в ней, что улучшает координацию и сотрудничество между государствами и повышает их шансы стать членами Совета.

27.13 Несколько делегаций выступили в поддержку роли и признания ротационных групп и рекомендовали присоединяться к таким группам. Другие делегации, поддержав рабочий документ и, в частности, предлагаемые действия в подпунктах a), b) и c) в качестве факторов, которые необходимо учитывать при рассмотрении роли и статуса ротационных групп, отметили право каждого государства выставлять свою кандидатуру на избрание в Совет, необходимость координации с региональными группами с учетом достигнутых ими договоренностей и отсутствие ротационных групп в некоторых регионах.

27.14 С учетом вышесказанного Комитет согласился с вышеприведенными подпунктами a), b) и c) и передал в Совет на дальнейшее изучение вопрос о роли и статусе ротационных групп в Организации, принимая во внимание высказанные замечания.

² Австрия, Бельгия, Ирландия, Люксембург, Нидерланды, Португалия, Хорватия, Швейцария.

³ Австрия, Бельгия, Ирландия, Люксембург, Нидерланды, Португалия, Хорватия, Швейцария.

⁴ Дания, Исландия, Латвия, Норвегия, Финляндия, Швеция, Эстония.

Пункт 28 повестки дня. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"

28.1 Комитет рассмотрел представленный Советом документ WP/23, содержащий информацию о создании инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания", направленной на оказание на глобальном уровне поддержки государствам в эффективном внедрении SARPS, мер политики, планов и программ ИКАО; содействие в решении вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC) и в области авиационной безопасности (SseC); а также на развитие и осуществление всей деятельности ИКАО в области оказания помощи. Комитет также принял к сведению работу ИКАО в рамках инициативы NCLB в Центральноамериканском и Карибском регионе, как изложено в документе A39-WP/261, представленном Сальвадором при поддержке государств регионов NAM/CAR. Комитет согласился одобрить инициативу "Ни одна страна не остается без внимания" и настоятельно призвать государства, международные организации, отрасль и доноров оказать поддержку этой инициативе.

28.2 Комитет согласился представить Пленарному заседанию следующую резолюцию для принятия:

Резолюция 28/1. Инициатива ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)

Ассамблея,

принимая во внимание, что в статье 44 Конвенции о международной гражданской авиации говорится, что целями и задачами ИКАО являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

принимая во внимание, что для реализации этих задач Организация установила стратегические цели в области безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды,

напоминая, о том, что в нескольких резолюциях Ассамблеи, включая резолюции A38-5, A38-11, A38-12, A38-15, A38-16, A38-17 и A33-9, содержится настоятельный призыв к государствам активизировать внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО,

признавая, что все государства должны эффективно внедрять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО, а также меры политики, с тем чтобы все государства располагали безопасными, надежными, эффективными, экономически жизнеспособными и экологически рациональными системами воздушного транспорта, поддерживающими устойчивое развитие и социально-экономическое благосостояние, что в конечном итоге будет содействовать установлению и сохранению дружбы и взаимопониманию между нациями и народами мира,

принимая во внимание, что результаты деятельности в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) по-прежнему свидетельствуют о том, что многие государства испытывают трудности с внедрением SARPS ИКАО,

признавая, что в силу различного потенциала обеспечения соблюдения SARPS на постоянной основе государства не всегда могут эффективно и своевременно внедрять SARPS с той скоростью, с какой они принимаются ИКАО,

признавая, что Советом ИКАО была создана инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB),

признавая, что успешная реализация инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) улучшит системы воздушного транспорта государств и будет соответствовать достижению Целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР),

признавая, что дальнейший прогресс в развитии гражданской авиации, включая обеспечение эффективных людских и финансовых ресурсов для осуществления деятельности в области оказания помощи, учитывающей потребности отдельных государств, можно лучше всего достичь с помощью подхода на основе сотрудничества, взаимодействия и координации в партнерстве со всеми заинтересованными сторонами,

признавая, что все мероприятия и механизмы ИКАО в области оказания помощи имеют общую цель – содействовать эффективному внедрению SARPS и политики,

1. *настоятельно призывает* государства-члены одобрить инициативу "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB);

2. *настоятельно призывает* государства-члены улучшать свои системы гражданской авиации посредством активного участия в работе ИКАО и эффективного внедрения SARPS и мер политики ИКАО, с тем чтобы они могли содействовать устойчивому благосостоянию на местном и региональном уровнях и в полной мере воспользоваться преимуществами улучшенной связности сети воздушного транспорта;

3. *порукает* Совету обеспечить неослабное внимание авиационного сообщества вопросам глобальной важности и ценности авиации посредством оказания поддержки работе в рамках NCLB и проведения всемирных форумов ИКАО по вопросам авиации в будущем;

4. *порукает* Генеральному секретарю осуществлять в партнерстве со всеми заинтересованными сторонами координацию, поддержку и реализацию всеобъемлющих программ помощи, призванных оказать содействие государствам-членам в совершенствовании их систем гражданской авиации и надзорного потенциала;

5. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль, финансовые учреждения, доноров и другие заинтересованные стороны осуществлять координацию и сотрудничество друг с другом и через ИКАО, а также оказывать поддержку деятельности в области оказания помощи в соответствии с глобальными и региональными приоритетами, устанавливаемыми ИКАО, избегая таким образом дублирования усилий;

6. *настоятельно призывает* государства-члены, международные и региональные организации, а также финансовые учреждения использовать основанные на данных инструменты и услуги ИКАО для принятия решений в целях выявления недостатков в авиации, реализации проектов и программ ИКАО, нахождения решений, разработки экономических моделей и выявления потребностей в финансировании для облегчения поиска потенциальных доноров и инвесторов;

7. *рекомендует* государствам-членам включить в свои проекты развития авиационной инфраструктуры элементы подготовки персонала и наращивания потенциала в целях усиления своих ведомств гражданской авиации, с тем чтобы обеспечить возможность эффективного надзора за такой инфраструктурой;

8. *рекомендует* государствам-членам устанавливать через ИКАО партнерские отношения с другими государствами-членами, отраслью, финансовыми учреждениями, донорами и другими заинтересованными сторонами для совершенствования своих систем гражданской авиации и надзорного потенциала;

9. *рекомендует* государствам-членам с выгодой использовать Конференцию ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN) в качестве форума для государств-членов, на котором они могут проводить переговоры и заключать двусторонние и/или многосторонние соглашения о воздушном сообщении, что способствует повышению связности воздушного транспорта и, таким образом, развитию туризма, торговли, а также экономики государств и всего мира;

10. *призывает* все государства-члены и соответствующих партнеров, располагающих такими возможностями, выделять нуждающимся государствам финансовые и технические ресурсы в целях оказания содействия развитию их систем гражданской авиации посредством внедрения SARPS и осуществления своих надзорных функций;

11. *порукает* Генеральному секретарю продолжать совершенствовать свой согласованный и всеобъемлющий механизм осуществления и оценки, с тем чтобы оказывать содействие государствам во внедрении SARPS, мер политики, планов и программ ИКАО;

12. *просит* Генерального секретаря координировать реализацию деятельности в области оказания помощи с государствами, международными организациями, отраслью и донорами посредством установления партнерских отношений в рамках сети ИКАО для развития авиации;

13. *просит* Генерального секретаря сотрудничать с государствами и финансовыми учреждениями для обеспечения их поддержки в процессе укрепления безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности в рамках глобальной авиационной системы;

14. *настоятельно призывает* отрасль и финансовые учреждения разрабатывать и представлять ИКАО свои собственные планы действий для поддержки полного выполнения настоящей резолюции.

28.3 Исполнительный комитет принял к сведению документ WP/348 Revision No. 1, представленный Бразилией, в котором предлагалось создать централизованную базу данных о существующих во всем мире курсах подготовки персонала, которая бы дополняла и совершенствовала сеть TRAINAIR PLUS и связанные с ней инициативы, такие как Справочник по авиационной подготовке и Глобальный каталог курсов подготовки авиационных специалистов.

28.4 Комитет рассмотрел документ WP/218 Revision No. 1, представленный Вануату, Кирибати, Новой Зеландией, Островами Кука, Папуа-Новой Гвинеей, Самоа, Сингапуром, Тонга и Фиджи, в котором описывались преимущества создания филиала регионального бюро в Тихоокеанском регионе в целях оказания непосредственной поддержки всем 12 островным государствам в Тихом океане с учетом существующего Тихоокеанского управления по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO). Комитет поддержал предложение Совета рассмотреть возможность

проведения экономической оценки целесообразности создания филиала регионального бюро в Тихоокеанском регионе, однако Генеральный секретарь обратила внимание на необходимость наличия ресурсов для проведения такой оценки и обратилась к государствам и международным финансовым учреждениям за поддержкой в получении необходимых финансовых и людских ресурсов.

28.5 Комитет принял к сведению документ WP/105, представленный Словакией от имени ЕС и его государств – членов, другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, отметив, что деятельность по наращиванию потенциала, организуемая ИКАО, индивидуальными государствами, региональными организациями или отраслью, играет важную роль в поддержке усилий Договаривающихся государств по эффективному и неуклонному внедрению международных требований. Было отмечено, что резолюция Ассамблеи, предложенная в документе WP/23, охватывает действия, предложенные в документе WP/105.

28.6 Комитет рассмотрел документ WP/299 и принял к сведению ход работы по созданию и введению в действие Фонда развития людских ресурсов (HRDF) и программы HRDF по прикомандированию, которая финансируется за счет добровольных взносов и направлена на укрепление кадрового потенциала в секторе гражданской авиации Африки. Данная инициатива по наращиванию потенциала рассматривалась как позитивное событие в рамках общих усилий по выполнению инициативы "Ни одна страна не остается без внимания".

28.7 Была подчеркнута необходимость дальнейшей разработки HRDF путем создания дополнительных программ и проведения мероприятий. Также было подчеркнуто, что успех, устойчивость и стабильность HRDF зависят от поступления добровольных взносов.

28.8 В рамках пункта 14 повестки дня были обсуждены информационные документы WP/415, представленный Словакией от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, WP/446, представленный Доминиканской Республикой, WP/450, представленный Японией. Представленный Египтом документ WP/364 был рассмотрен в рамках обсуждения пункта 22 повестки дня.

Стратегия уменьшения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации

28.9 Комитет рассмотрел представленный Советом документ A39-WP/24 и документ A39-WP/264, представленный Соединенными Штатами Америки, в которых содержались предложения по выработке официального подхода ИКАО к реагированию на кризисные ситуации, который позволил бы Организации уменьшать последствия бедствий в международной гражданской авиации. Предложения предусматривали разработку стратегического подхода, направленного на повышение устойчивости инфраструктуры гражданской авиации к происшествиям, а также тактического подхода к авиационным критическим ситуациям, которые могут влиять на безопасность или непрерывность деятельности международной гражданской авиации. Комитет отметил, что международная стратегия реагирования на происшествия, изложенная в Сендайской рамочной программе по снижению риска бедствий на 2015–2030 годы, отражает основной переход от традиционного реагирования на аварийные ситуации к снижению риска бедствий и предусматривает создание культуры превентивных мер, уже принятой в ИКАО. Комитет подчеркнул, что любые меры реагирования, предпринимаемые ИКАО, должны управляться и согласовываться с соответствующими государствами, учитывая, что они несут основную ответственность за реагирование на такие события.

28.10 Комитет рассмотрел документ A39-WP/280 Revision No. 1, представленный Японией, в котором описывалась передовая практика, принятая в Японии после землетрясений, которые привели к разрушению зданий и других сооружений в аэропорту Кумамото. Комитет согласился с

тем, что государства следует поощрять готовить свои планы по реагированию на происшествия, исходя из мер, предпринятых Японией, и полученного ей опыта, а также опыта других государств-членов, которые сталкивались с аналогичными критическими ситуациями.

28.11 По итогам обсуждения Комитет согласился представить Пленарному заседанию следующую резолюцию для принятия:

Резолюция 28/2. Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации

Ассамблея,

принимая во внимание статью 44 Конвенции о международной гражданской авиации, гласящую о том, что в число целей и задач ИКАО входит содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций одобрила Сендайскую декларацию и Сендайскую рамочную программу по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг., принятые на Третьей Всемирной конференции Организации Объединенных Наций по снижению риска бедствий,

учитывая, что стихийные бедствия наносят ущерб социальной и экономической инфраструктуре всех стран и что особо тяжелые долгосрочные последствия стихийных бедствий испытывают развивающиеся страны, что затрудняет их устойчивое развитие,

учитывая, что основную ответственность за предупреждение и снижение риска бедствий несут государства и что любые, предпринимаемые Организацией меры реагирования должны определяться пострадавшим государством (государствами) и согласовываться с ним;

признавая, что в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложении 9 "Упрощение формальностей", Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения", Приложении 14 "Аэродромы" и Приложении 19 "Управление безопасностью полетов" содержатся предназначенные для государств Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), касающиеся планирования мероприятий на случай чрезвычайных обстоятельств и мер реагирования, а также формальностей пограничного контроля, связанных с выполнением рейсов по оказанию помощи после стихийных бедствий или антропогенных катастроф;

признавая, что снижение риска бедствий является одной из важных функций системы Организации Объединенных Наций, которой следует уделить постоянное внимание, и подчеркивая необходимость демонстрации международным сообществом твердой политической решимости, необходимой для использования научных и технических знаний для уменьшения уязвимости перед лицом стихийных бедствий и экологических опасностей, принимая во внимание особые потребности развивающихся стран,

признавая, что всем государствам жизненно необходимо иметь устойчивую к бедствиям авиационную инфраструктуру, способствующую социально-экономическому развитию и обеспечивающую в трудные времена своевременное и эффективное распределение помощи,

признавая, что все государства могут получить выгоду от включения в свои стратегические планы развития авиатранспорта стратегии снижения риска бедствий,

1. *настоятельно рекомендует* государствам признать значительную роль авиации в контексте снижения риска бедствий на национальном уровне, в том числе в своих стратегических планах развития авиатранспортного сектора;

2. *настоятельно рекомендует* государствам учитывать содержащиеся в Сендайской рамочной программе по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг. приоритетные задачи по снижению риска бедствий при разработке своих государственных планов на случай чрезвычайных ситуаций, а также в требованиях к планам на случай чрезвычайных ситуаций поставщиков авиационных услуг;

3. *порукает* Совету разработать политику реагирования в кризисных ситуациях и стратегию снижения риска бедствий в авиации;

4. *порукает* Совету оказывать помощь государствам в реализации стратегий снижения риска бедствий в авиации, уделяя первоочередное внимание наименее развитым странам (НРС), странам, не имеющим выхода к морю и малым островным развивающимся государствам (МОСТРАГ);

5. *порукает* Генеральному секретарю в координации с пострадавшими государствами и соседними государствами разработать механизм реагирования и оказания помощи ИКАО в кризисных ситуациях;

6. *порукает* Генеральному секретарю продолжать коллективную работу в рамках системы Организации Объединенных Наций для обеспечения своевременной, согласованной и высококачественной помощи всем государствам в случае, если ущерб от бедствий создает угрозу здоровью людей и развитию;

7. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить участие ИКАО, если это уместно и согласуется с ее стратегическими целями, в соответствующих механизмах, созданных в поддержку межсекторального осуществления Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг. и Плана действий ООН по снижению риска бедствий в целях укрепления потенциала противодействия.

Политика ИКАО в области публикаций

28.12 В документе A39-WP/369, представленном Канадой, содержится предложение расширить бесплатный интернет-доступ к документам ИКАО в поддержку инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" и подтвердить усилия, предпринимаемые по внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО.

28.13 Комитет отметил, что ИКАО полностью привержена принципам "Ни одна страна не остается без внимания" и принципам оказания государствам помощи по внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. Некоторые государства выразили решительную поддержку этой инициативе; однако Комитет также отметил, что данное предложение может иметь бюджетные последствия для следующего трехлетнего периода.

28.14 Исполнительный комитет рекомендует Ассамблее поручить Совету проанализировать предложение по предоставлению бесплатного интернет-доступа к документам ИКАО и представить соответствующий доклад о возможностях его реализации 40-й сессии Ассамблеи.

Пункт 29 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: Цели в области устойчивого развития (ЦУР)

29.1 По данному пункту повестки дня Комитет рассмотрел документ A39-WP/25, представленный Советом, в котором рассматривается вклад авиатранспортных систем, соответствующих правилам ИКАО, в Повестку дня устойчивого развития на период до 2030 года и содержится призыв к государствам внедрять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), политику, планы и программы ИКАО, которые в конечном итоге способствуют выполнению международных первоочередных задач развития, в частности достижению Целей устойчивого развития (ЦУР). В документе также приводится доклад об осуществленных ИКАО мероприятиях, направленных на оказание в этой связи помощи государствам-членам. Комитет отметил важный вклад, обеспечиваемый за счет использования результатов выполнения стратегических целей ИКАО, инициативы NCLB и результатов Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации в деле реализации Повестки дня на период до 2030 года; призвал государства включить авиацию в национальные планы развития и повысить в них значимость авиации и способствовать выполнению таких планов с помощью тщательно проработанных стратегических планов сектора воздушного транспорта и генеральных планов гражданской авиации; и поручил ИКАО продолжать укреплять партнерские отношения и оказывать помощь государствам в деле воплощения вклада авиации в процесс устойчивого развития. Комитет также принял к сведению различные вопросы охраны окружающей среды, касающиеся ЦУР, и результаты работы Комитета ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) по выполнению Повестки дня на период до 2030 года. Комитет далее отметил, что аэропорты продемонстрировали важность вовлечения населения в их деятельность по обеспечению устойчивого развития, особенно в отношении ЦУР 8, 16 и 17, как было отмечено МСА.

29.2 Комитет рассмотрел документ A39-WP/194, представленный КАНСО и поддержанный Буркина-Фасо, Венесуэлой, Саудовской Аравией и Южной Африкой, в котором представлена обновленная информация по проекту "Loon", содержится призыв к государствам и ПАНО проанализировать информацию, содержащуюся в письме ИКАО государствам по данному вопросу (AN13/22.1-16/42), и в свете этой информации пересмотреть процедуры и подготовить письма о договоренности для обеспечения безопасных перелетов. Комитет отметил, что эта инициатива непосредственно поддерживает цели 9 и 17 ЦУР и призвал Ассамблею одобрить основную идею документа и распространить его действие на все авиационные решения, соответствующие требованиям SARPS, которые способствуют достижению ЦУР, содействующих предоставлению интернет-услуг в регионах мира с недостаточным интернет-покрытием.

29.3 Комитет рассмотрел документ A39-WP/240, представленный Группой Всемирного банка, и отметил, что данный вопрос уже рассматривался в рамках пункта 30 повестки дня "Мобилизация ресурсов".

29.4 Комитет рассмотрел документ A39-WP/374, представленный ИАТА от имени ИАТА, ИККАИА, КАНСО, МСА и МСДА и поддержанный Аргентиной, Буркина-Фасо, Гватемалой, Саудовской Аравией, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Шри-Ланкой, Южной Африкой, в котором представлен доклад "Авиация: преимущества без границ", демонстрирующий, как безопасный, надежный и рентабельный воздушный транспорт способствует достижению многих ЦУР, и государствам предлагается распространять и использовать доклад в обоснование вклада авиации в достижение ЦУР. Комитет принял к сведению информацию, содержащуюся в документе, и призвал государства-члены признать пользу авиации на глобальном, региональном и национальном уровнях, а также активно использовать это при разработке политики, направленной на дальнейшее развитие авиации как движущей силы для достижения множества экономических, социальных и иных выгод.

29.5 Комитет принял к сведению информацию в документе А39-IP/427, представленном Международной коалицией за устойчивое развитие авиации. Было признано, что документы А39-WP/78 и А39-WP/140, представленные Советом и ИАТА по пунктам соответственно 31 и 39 повестки дня, а также документ А39-IP/294 и А39-IP/305, представленные Индией и ИАТА, содержат ряд важных ссылок на ЦУР, что обеспечивает поддержку целей предложенной резолюции.

29.6 По итогам обсуждения Комитет согласился представить пленарному заседанию следующую резолюцию для принятия:

Резолюция 29/1. Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года

Ассамблея,

признавая, что воздушный транспорт является катализатором устойчивого развития и представляет собой важный источник жизнеобеспечения для наименее развитых стран (НРС) и особенно для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), и малых островных развивающихся стран (МОРС), так как он обеспечивает их связь с миром,

признавая, что связность сети воздушного транспорта имеет чрезвычайно важное значение для сопряжения экономических, социальных и территориальных факторов для государств-членов и их населения,

признавая, что выгоды воздушного транспорта могут быть реализованы, только если государства будут располагать безопасной, эффективной, обеспечивающей авиационную безопасность, экономически жизнеспособной и экологически безопасной системой воздушного транспорта,

принимая во внимание, что реализация инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) ориентирована на оказание государствам помощи в эффективном выполнении ими Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и соответствующих планов, политики и программ, а также на устранение вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности, с тем чтобы обеспечить доступ всех государств к значительным социально-экономическим выгодам воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла документ "*Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года*", включающий 17 универсальных и ориентированных на преобразования целей, которые поддерживаются 169 задачами, обеспечивающих баланс экономических, социальных и экологических компонентов устойчивого развития,

напоминая, что масштаб и амбициозность Повести дня в области устойчивого развития на период до 2030 года определяют необходимость установления глобального партнерства, которое позволит объединить усилия правительств, частного сектора, гражданского общества и системы Организации Объединенных Наций и других сторон по мобилизации всех имеющихся ресурсов для ее осуществления,

принимая во внимание, что реализация стратегических целей ИКАО в таких областях, как обеспечение безопасности полетов, аэронавигационный потенциал и эффективность, авиационная безопасность и упрощение формальностей, экономическое развитие воздушного транспорта и

охрана окружающей среды, является вкладом в достижение Целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР),

1. *настоятельно призывает* государства-члены признать значительный вклад, вносимый авиацией в обеспечение устойчивого развития посредством стимулирования занятости, развития торговли и туризма и экономического развития в других областях на национальном, региональном и глобальном уровнях, а также посредством обеспечения гуманитарного и кризисного реагирования на бедствия и чрезвычайные ситуации в области здравоохранения;

2. *порукает* Совету и Генеральному секретарю подтвердить в рамках их соответствующих полномочий, что ИКАО продолжит выполнять функции представителя интересов авиации путем повышения осведомленности государств-членов, включая соответствующие структуры за пределами сектора воздушного транспорта, систему Организации Объединенных Наций, сообщество государств-доноров и все заинтересованные стороны, о вкладе авиации в устойчивое развитие и достижение ЦУР;

3. *настоятельно призывает* государства-члены принять меры по развитию своих систем воздушного транспорта путем эффективного выполнения соответствующих SARPS и политики, а также включить авиационный сектор в свои национальные планы развития в качестве приоритета, реализуя в поддержку этого тщательно проработанные стратегические планы в секторе воздушного транспорта и генеральные планы развития гражданской авиации, чтобы таким образом способствовать достижению ЦУР;

4. *порукает* Совету дать указание Генеральному секретарю рассмотреть особые потребности и характерные особенности НРС, РСНВМ и МОПС, определенные в рамках Организации Объединенных Наций, с целью координации, приоритизации и оказания содействия реализации программ предоставления помощи, ориентированных на развитие их систем воздушного транспорта;

5. *порукает* Генеральному секретарю продолжать осуществлять мониторинг и анализ, где применимо, вклада в достижение ЦУР посредством реализации стратегических целей и программ работы ИКАО;

6. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить участие ИКАО, когда это применимо и в соответствии с ее стратегическими целями, в работе механизмов, созданных для оказания поддержки реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, с тем чтобы авиация получила соответствующее признание и приоритетное внимание в планах развития государств-членов;

7. *просит* Генерального секретаря развивать существующие и устанавливать новые партнерские отношения с государствами-членами, авиационной отраслью, системой Организации Объединенных Наций, международными и региональными организациями, финансовыми институтами, донорами и другим заинтересованными сторонами для оказания помощи государствам-членам в развитии их систем воздушного транспорта с целью внесения в дальнейшем вклада в деятельность по достижению ЦУР.

Пункт 30 повестки дня. Мобилизация ресурсов

30.1 По данному пункту повестки дня Комитет рассмотрел представленный Советом документ A39-WP/26, в котором содержалась информация о политике ИКАО в области

мобилизации ресурсов, призванной обеспечить привлечение достаточных, более прогнозируемых и стабильных добровольных взносов в целях выполнения миссии Организации, дополнения бюджета Регулярной программы ИКАО и оказания помощи государствам в упрощении доступа к финансовым средствам для совершенствования их систем воздушного транспорта, а также доклад о деятельности в сфере мобилизации ресурсов. Комитет выразил признательность за полученные добровольные взносы и рекомендовал Генеральному секретарю способствовать развитию партнерских отношений в целях мобилизации ресурсов для устойчивого развития авиации, призвал государства-члены, международные организации, отрасль, доноров и все соответствующие заинтересованные стороны оказывать помощь государствам в развитии их систем воздушного транспорта и направлять взносы в добровольные фонды ИКАО.

30.2 Комитет принял к сведению содержание документа A39-WP/105, представленного Словакией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА, а также ЕВРОКОНТРОЛем, отметив, что данный вопрос уже обсуждался в рамках пункта 28 повестки дня "Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"".

30.3 Комитет рассмотрел представленный Группой Всемирного банка документ A39-WP/240, который содержал информацию, содействующую получению государствами доступа к финансированию в целях совершенствования их систем воздушного транспорта и, следовательно, поддержки процесса достижения целей Повестки дня 2030 года. Комитет принял к сведению каталитическое воздействие воздушного транспорта в целях развития и призвал государства-члены признать это воздействие путем повышения приоритета авиационного сектора в национальных планах развития. Комитет также отметил поддержку, оказываемую Банком государствам-членам в секторе воздушного транспорта посредством его механизмов финансирования, и призвал государства-члены рассмотреть вопрос о включении сектора воздушного транспорта в свои стратегии развития на основе соответствующих страновых рамочных программ партнерства с Группой Всемирного банка, где это применимо.

30.4 По итогам обсуждения Комитет согласился представить пленарному заседанию следующую резолюцию для принятия:

Резолюция 30/1. Мобилизация ресурсов

Ассамблея,

признавая, что воздушный транспорт является катализатором устойчивого развития и что, несмотря на свою социально-экономическую значимость, он получает ограниченные средства от действующих международных механизмов финансирования для поддержки своего развития,

признавая, что успешная реализация инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) будет зависеть от повышения уровня финансирования и инвестиций при поддержке всех государств-членов,

учитывая, что в некоторых случаях у государств-членов может не быть доступа к необходимым ресурсам для устранения недостатков, выявленных в ходе проведения программ проверок ИКАО, и для развития своих систем воздушного транспорта,

принимая во внимание, что большинство развивающихся государств испытывают трудности с получением доступа к множеству источников на финансовом рынке, в особенности на рынках иностранного капитала, для финансирования устойчивого развития своей гражданской авиации,

принимая во внимание, что Совет, исходя из стратегических целей ИКАО, учредил тематические и целевые фонды с участием многих доноров в целях оказания помощи государствам-членам в развитии гражданской авиации,

напоминая о том, что в нескольких резолюциях Ассамблеи, в том числе А38-2, А38-5, А38-7, А38-15, А37-16, А36-17, А36-18, А35-15, А33-1, А33-9, А29-13 и А22-19, государствам, международным организациям и финансовым учреждениям настоятельно рекомендовалось создавать партнерства, проводить мобилизацию ресурсов в целях оказания технического содействия и делать добровольные взносы в фонды ИКАО,

выражая признательность государствам-членам, международным и региональным организациям и другим донорам за значительные взносы в фонды ИКАО, связанные с достижением целей ИКАО,

признавая, что комплексные и целенаправленные усилия по мобилизации ресурсов обладают потенциалом для увеличения поддержки, оказываемой ИКАО государствам в целях облегчения их доступа к финансированию для развития своих систем гражданской авиации,

принимая во внимание, что в ИКАО принята Политика в области мобилизации ресурсов, призванная обеспечить привлечение достаточных, более прогнозируемых и стабильных добровольных взносов для выполнения миссии Организации и дополнения бюджета Регулярной программы ИКАО, а также для оказания помощи государствам в привлечении ими финансовых средств для развития своих безопасных, эффективных, надежных, экономически жизнеспособных и экологичных систем воздушного транспорта,

1. *порукает* Совету и Генеральному секретарю, в рамках их соответствующей компетенции, обеспечить дальнейшее выполнение ИКАО ее роли защитника интересов авиации путем повышения осведомленности среди государств-членов, в системе Организации Объединенных Наций, среди международных и региональных организаций, финансовых учреждений, частного сектора и сообщества доноров о выгодах мобилизации ресурсов для устойчивого развития систем воздушного транспорта всех государств-членов, а также о выгодах инвестиций в это устойчивое развитие;

2. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль, международные и региональные организации, финансовые учреждения, доноров и другие заинтересованные стороны поддержать проведение мероприятий по оказанию помощи в соответствии с установленными ИКАО глобальными и региональными авиационными планами и приоритетными задачами, избегая при этом дублирования усилий;

3. *просит* Генерального секретаря разработать инструктивный материал, чтобы помочь государствам включить вопросы авиационного сектора в свои национальные планы развития в качестве приоритета и повысить их статус в этих планах, а также разработать основательные стратегические планы развития сектора воздушного транспорта и генеральные планы развития гражданской авиации;

4. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить национальное финансирование для устойчивого развития воздушного транспорта и *рекомендует* им при необходимости обращаться за помощью к ИКАО;

5. *настоятельно призывает* государства-члены, предоставляющие официальную помощь в целях развития (ОПР), признавать значительный вклад авиации в устойчивое развитие посредством рассмотрения возможности принять на себя обязательства укреплять воздушный

транспорт в нуждающихся государствах и направлять финансовые потоки на эти цели и призывает Генерального секретаря оказывать им помощь в этих усилиях;

6. *настоятельно призывает* все государства-члены, отрасль, международные и региональные организации, финансовые учреждения, доноров и другие заинтересованные стороны, имеющие соответствующие возможности, продолжать делать добровольные взносы в фонды ИКАО и вступать в партнерства с нуждающимися государствами в целях предоставления финансовых и технических ресурсов для оказания помощи в совершенствовании их систем гражданской авиации, в том числе их возможностей по осуществлению надзора;

7. *порукает* Совету и Генеральному секретарю в рамках их соответствующей компетенции продолжать развивать партнерские связи ИКАО с финансовыми учреждениями для того, чтобы обеспечить приоритетный статус или включение вопросов авиации в их повестки дня или программы работы с целью оказания содействия государствам в получении доступа к различным видам финансирования их проектов развития авиации.

8. *порукает* Генеральному секретарю разработать стратегии и механизмы мобилизации ресурсов среди государств-членов, в системе ООН, среди международных и региональных организаций, финансовых институтов, частного сектора и соответствующих механизмов в целях оказания помощи нуждающимся государствам, в особенности наименее развитым странам (НРС), развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ), и малым островным развивающимся государствам (МОСТРАГ) в развитии их систем воздушного транспорта по мере целесообразности и в соответствии с инициативой "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB);

9. *порукает* Генеральному секретарю вести работу с международными организациями в целях надлежащего представления приоритетных задач и возможностей авиации в глобальных и региональных инициативах, связанных с мобилизацией ресурсов для развития воздушного транспорта;

10. *порукает* Генеральному секретарю вести работу с международными организациями в целях обеспечения согласованности инициатив ИКАО в области мобилизации ресурсов и их включения в соответствующие системы финансирования и развития.

Пункт 31 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

Помощь семьям

31.1 Комитет рассмотрел представленный Советом документ А39-WP/32, в котором содержится доклад о действиях, предпринятых ИКАО во исполнение резолюции А38-1 Ассамблеи "Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям". Комитет высоко оценил усилия Совета по внесению Рекомендуемой практики в Приложение 9 "Упрощение формальностей", касающейся принятия государствами законодательства, правил и/или принципов оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и согласился с предлагаемой в документе А39-WP/32 резолюцией, заменяющей резолюцию А38-1.

31.2 Комитет рассмотрел представленный Бразилией документ WP/247, согласно которому развитие воздушного транспорта в сочетании с другими социальными явлениями, такими как возросшая требовательность потребителей, воздействие политики на авиацию и мгновенная публикация новостей во всех видах средств массовой информации и социальных сетях, поднимают вопрос об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их

семьям. В документе признается уместность положений ИКАО по этому вопросу, а Ассамблее предлагается рассмотреть вопрос об организации официального форума, на котором государства-члены могли бы обмениваться своим опытом относительно оказания помощи семьям.

31.3 Комитет, напомнив о том, что впервые SARPS ИКАО, касающиеся принятия государствами законодательства, правил и/или принципов оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, были внесены в Приложение 9 "Упрощение формальностей" 25 февраля 2016 года, согласился предложить Совету рассмотреть вопрос о проведении международного совещания ИКАО по оказанию помощи семьям после 2019 года, когда государства накопят достаточный опыт по данному вопросу.

31.4 Комитет рассмотрел представленный Италией, Малайзией, Мексикой и Испанией документ A39-WP/137, в котором говорится о том, что международному сообществу и государствам следует иметь надлежащую политику и соответствующий механизм планирования для оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Признавая заслуживающие одобрения инициативы, предпринятые в последние годы, включая внесение в 2015 году Рекомендуемой практики в Приложение 9 "Упрощение формальностей", касающейся принятия государствами законодательства, правил и/или принципов оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, Комитет поддержал мнение о том, что страдания, испытываемые жертвами и их семьями, можно было бы облегчить путем реализации эксплуатантами воздушных судов и аэропортов соответствующих планов оказания помощи семьям в соответствии с рекомендациями, содержащимися в документе "Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" (Doc 9998).

31.5 Получив информацию о том, что в поправку к вопросам протокола (ВП) (начнет применяться в январе 2017 года) Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) включены вопросы протокола ВП УППКБП, касающиеся оказания помощи семьям, Комитет согласился предложить Совету рассмотреть вопрос о повышении статуса Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до уровня Стандарта, а также разработать Рекомендуемую практику, касающуюся надлежащей реализации планов оказания помощи эксплуатантами воздушных судов и аэропортов после рассмотрения результатов проверок УППКБП в конце следующего трехлетнего периода. В этой связи было отмечено, что при необходимости будут надлежащим образом проведены консультации с соответствующими техническими группами экспертов.

31.6 Комитет рассмотрел документ A39-WP/270, представленный Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI), и согласился с тем, что документ "Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" (Doc 9998), "Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" (Doc 9973), а также внесение 25 февраля 2016 года в Приложение 9 "Упрощение формальностей" Рекомендуемой практики 8.46, значительно повысили уровень оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям в глобальном масштабе. Напомнив о том, что соответствующие ВП, касающиеся оказания помощи семьям, внесены в поправку к ВП УППКБП (начнет применяться в январе 2017 года), Комитет согласился предложить Совету рассмотреть вопрос о повышении статуса Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до уровня Стандарта после рассмотрения результатов проверок УППКБП в конце следующего трехлетнего периода и их обсуждения, при необходимости, соответствующими группами экспертов.

31.7 Комитет также согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 31/1. Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям

Ассамблея,

учитывая, что международный воздушный транспорт является наиболее безопасным видом транспорта, полностью исключить вероятность серьезных авиационных происшествий невозможно,

принимая во внимание, что действия государства места события должны быть направлены на удовлетворение насущных потребностей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном,

принимая во внимание, что политика Международной организации гражданской авиации (ИКАО) должна быть направлена на обеспечение надлежащего учета ИКАО и ее государствами-членами психологических, физических и духовных потребностей лиц, пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, и их семей,

принимая во внимание необходимость признания со стороны ИКАО и ее государств-членов важности своевременного уведомления членов семей пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, скорейшей эвакуации и точного опознания пострадавших, возврата личных вещей пострадавших и предоставления точной информации членам их семей,

признавая роль правительств государств, граждане которых пострадали в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, в уведомлении и оказании помощи семьям пострадавших,

напоминая о положениях статьи 28 Монреальской конвенции 1999 года, а также резолюции № 2, принятой Монреальской конференцией, которыми предусматриваются незамедлительные предварительные выплаты пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям,

принимая во внимание необходимость оказания поддержки членам семей пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, где бы ни случилось такое происшествие, и оперативного обмена опытом оказания такой поддержки, включая информацию об эффективных процедурах и политике, с другими государствами-членами и ИКАО в целях повышения действенности усилий государств по оказанию поддержки семьям,

учитывая, что согласование правил, касающихся порядка оказания помощи потерпевшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, является, кроме всего прочего, гуманитарной обязанностью и факультативной функцией Совета ИКАО, предусмотренной в статье 55 с) Чикагской конвенции,

учитывая, что государства должны придерживаться единого порядка действий в отношении пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семей,

принимая во внимание, что авиаперевозчик, с воздушным судном которого произошло авиационное происшествие, как правило, располагает оптимальными возможностями для оказания помощи семьям сразу же после происшествия,

отмечая, что члены семей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном, независимо от места происшествия или национальной принадлежности пострадавших, испытывают схожие общечеловеческие нужды и эмоциональные потребности,

признавая, что общественность по-прежнему будет уделять пристальное внимание ходу проводимых государствами расследований, а также гуманитарным аспектам авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами,

напоминая о публикации в 2001 году циркуляра ИКАО "Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" (Circ 285), а также о включении в 2005 году в Приложение 9 положений об упрощении въезда в государство места авиационного происшествия членов семей пострадавших в авиационном происшествии,

признавая утверждение Советом в марте 2013 года *Основных принципов ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Doc 9998) и выпуск в декабре 2013 года *Руководства по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Doc 9973),

отмечая включение в 2015 году в Приложение 9 положения о принятии государствами законодательных актов, нормативных положений и/или руководящих принципов, касающихся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям,

1. *призывает* государства-члены вновь подтвердить свою приверженность принципу оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей;

2. *настоятельно призывает* государства-члены вводить в действие законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей с учетом основных принципов ИКАО, изложенных в Doc 9998 и Приложении 9, и в соответствии со статьей 28 Монреальской конвенции от 28 мая 1999 года и резолюцией № 2, принятой Монреальской конференцией;

3. *рекомендует* государствам, в которых действуют законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, по мере необходимости пересматривать эти документы в соответствии с основными принципами ИКАО, изложенными в Doc 9998, и инструктивным материалом, содержащимся в Doc 9973;

4. *настоятельно призывает* государства-члены информировать ИКАО, используя контрольный перечень соблюдения положений (КПСП) в рамках электронной системы представления информации о различиях (EFOD), об уровне выполнения положений Приложения 9, связанных с планами оказания помощи семьям;

5. *порукает* Совету при рассмотрении информации об уровне реализации планов оказания помощи семьям, полученной посредством КПСП, внимательно изучить вопрос разработки Стандартов и Рекомендуемой практики, направленных на оказание поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям;

б. заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А 38-1.

Инфекционные болезни и дезинсекция воздушных судов

31.8 Комитет рассмотрел представленный Соединенными Штатами Америки документ А39-WP/84, в котором говорится о необходимости для ИКАО в сотрудничестве с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) разработать инструктивный материал по триединому подходу к борьбе с переносчиками болезней посредством международной авиации. Триединый подход предусматривает разработку ИКАО в сотрудничестве с ВОЗ функциональных критериев для нехимической и химической дезинсекции и конкретного инструктивного материала по компонентам научной модели оценки риска для использования государствами при принятии решения о необходимости проведения дезинсекции воздушных судов, а также предоставление эффективных средств обмена информацией о борьбе с переносчиками инфекции, мерах по дезинсекции и о положении дел в международных аэропортах. Комитет принял к сведению информацию о том, что Секретариат уже достиг определенных успехов в деятельности, связанной с определением функциональных критериев и проверкой нехимической дезинсекции, разработал первоначальный проект модели оценки риска для использования государствами при определении необходимости проведения дезинсекции воздушных судов и создал на веб-сайте ИКАО реестр мер борьбы с переносчиками инфекции в аэропортах для оказания помощи в обмене такой информацией. Комитет признал положительные результаты этой деятельности и необходимость тесного сотрудничества с ВОЗ, а также необходимость задействования Механизма сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA).

31.9 В свете проведенного обсуждения Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 31/2. Функциональные критерии и инструктивный материал по дезинсекции воздушных судов и мерам борьбы с переносчиками инфекции

Ассамблея,

принимая во внимание, что в результате последних вспышек трансмиссивных болезней Договаривающиеся государства ввели требования о химической дезинсекции,

принимая во внимание, что Всемирная организация здравоохранения не представила рекомендаций относительно нехимических методов дезинсекции,

принимая во внимание, что существуют убедительные доказательства того, что химикаты становятся все менее эффективными в борьбе с трансмиссивными болезнями ввиду повышения степени невосприимчивости насекомых,

принимая во внимание, что отсутствие рекомендованных Всемирной организацией здравоохранения методов нехимической дезинсекции ведет к тому, что Договаривающиеся государства продолжают требовать применения только химических методов дезинсекции,

принимая во внимание, что, несмотря на рекомендации предыдущих сессий Ассамблеи разработать в сотрудничестве с Всемирной организацией здравоохранения функциональные критерии для выработки требований к дезинсекции, достигнутый в этом отношении прогресс недостаточен,

1. *порукает* Совету взаимодействовать с Всемирной организацией здравоохранения с целью разработать:

- a) функциональные критерии оценки всех методов дезинсекции, в том числе нехимических способов дезинсекции;
- b) рекомендации относительно нехимических методов дезинсекции;
- c) инструктивный материал по компонентам научной модели оценки факторов риска для ее использования Договаривающимися государствами в целях принятия решения о применении мер борьбы с переносчиками инфекции, в том числе, помимо прочего, дезинсекции воздушных судов;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства требовать реализации программ борьбы с вредителями вокруг аэропортов и связанных с ними объектов, что уменьшило бы необходимость введения требований к дезинсекции воздушных судов;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства рекомендовать аэропортам передавать сведения в онлайн-реестр мер борьбы с переносчиками инфекции в аэропортах и поддерживать актуальность содержащейся в реестре информации;

4. *порукает* Совету представить доклад о ходе выполнения этой резолюции следующей сессии Ассамблеи;

5. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-14.

Следующее поколение авиационных специалистов

31.10 Комитет рассмотрел и утвердил представленный Секретариатом документ А39-WP/33, в котором приводится уточненная информация о реализации программы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) и о работе ИКАО с государствами, международными организациями, представителями отрасли и научных кругов в целях повышения уровня осведомленности о прогнозируемом дефиците кадров, поощрения гендерного равенства в авиации и оказания содействия мировому авиационному сообществу в привлечении, обучении и удержании следующего поколения авиационных специалистов. Комитет признал важность этой инициативы и рекомендовал государствам, международным организациям, представителям отрасли и научных кругов принимать участие в этой деятельности и оказывать поддержку ИКАО путем выделения ресурсов (людских, финансовых и информационных), поскольку программа NGAP в бюджет Регулярной программы ИКАО на следующий трехлетний период не включена.

31.11 В свете проведенного обсуждения Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 31/3. Следующее поколение авиационных специалистов

Ассамблея,

признавая, что авиация является растущей отраслью, которая имеет решающее значение для обеспечения глобальной связности, оказывая при этом содействие экономическому росту и развитию во всем мире,

признавая, что для удовлетворения растущих потребностей в сфере авиации и обеспечения безопасного и эффективного функционирования системы воздушного транспорта требуются квалифицированные и компетентные авиационные специалисты, представляющие различные этнические и социокультурные сообщества,

учитывая важность привлечения государствами и отраслью следующего поколения авиационных специалистов для удовлетворения текущих и будущих потребностей в людских ресурсах,

отмечая, что партнерское взаимодействие правительств, региональных организаций, представителей отрасли и учебных заведений играет важную роль в привлечении, обучении и удержании следующего поколения авиационных специалистов, а также в обеспечении гендерного равенства,

1. *настоятельно призывает* государства-члены работать с представителями авиационного сообщества для определения долгосрочных потребностей в людских ресурсах и разработки стратегий для привлечения, обучения и удержания авиационных специалистов в секторе с учетом принципов гендерного равенства;

2. *призывает* ведомства гражданской авиации осуществлять сотрудничество и взаимодействие с государственными учебными заведениями и органами по труду, участниками Программы TRAINAIR PLUS (TPP) и представителями авиационной отрасли для разработки стратегий по оказанию содействия развитию авиации и подготовке квалифицированных авиационных специалистов и удержанию их в государствах;

3. *призывает* государства-члены упростить административные процедуры через согласованные на международном уровне инструктивные материалы и практику оценки в целях взаимного признания квалификационных требований и свидетельств, чтобы создать возможности для свободного перемещения специалистов через границу;

4. *порукает* Совету обеспечить, чтобы ИКАО продолжала играть лидирующую роль, создавая необходимые условия для взаимодействия и сотрудничества с государствами и отраслью в целях содействия разработке прогнозов, стратегий, процедур обмена передовой практикой, средств планирования и основных принципов для привлечения и воспитания следующего поколения авиационных специалистов;

5. *призывает* государства-члены оказывать содействие использованию передовой практики, ориентированной на удовлетворение потребностей следующего поколения авиационных специалистов и соответствие их ценностям для повышения производительности и эффективности работы сотрудников, создания условий для набора и удержания кадров, обеспечения безопасности полетов; и

6. *призывает* государства-члены, международные и региональные организации, научное сообщество и отрасль содействовать путем оказания технической и консультативной помощи, а также предоставления ресурсов (людских, финансовых и информационных) реализации целей программы NGAP как неотъемлемой части процесса наращивания потенциала.

31.12 Комитет принял к сведению представленный Доминиканской Республикой документ A39-WP/329, в котором содержится предложение провести аналитическую работу и подготовить план действий, который может быть использован государствами в качестве модели для разработки стратегий, обеспечивающих связь ведомств гражданской авиации и учебных заведений. Комиссия

отметила, что для выполнения предлагаемых работ потребуются дополнительные финансовые и людские ресурсы.

31.13 Информационные документы представили Объединенные Арабские Эмираты (A39-WP/457) и Доминиканская Республика (A39-WP/458).

Программа ИКАО по гендерному равенству. Содействие участию женщин в деятельности глобального авиационного сектора

31.14 Комитет рассмотрел документ WP/78, в котором представлено предложение Совета ИКАО о создании программы ИКАО по гендерному равенству. Эта важная инициатива предполагает, что ИКАО в сотрудничестве с государствами, основываясь на прошлых достижениях, предпримет активные действия по разработке принципов, благодаря которым вопросы гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин могут рассматриваться не только в ИКАО, но и в глобальном авиационном секторе.

31.15 Ожидается, что эти принципы будут учитывать последние глобальные разработки, посвященные обеспечению гендерного равенства, такие как Цель Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР) № 5, касающаяся *обеспечения гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин*.

31.16 Также ожидается, что основное внимание будет по-прежнему уделяться необходимости устранения пробелов в знаниях, обмену передовой практикой и ключевыми моделями в области гендерного равенства. Было также подчеркнуто, что достигнутый в рамках международного авиационного сообщества прогресс в области гендерного равенства поможет реализации ЦУР ООН, посвященной гендерному равенству.

31.17 Комитет завершил обсуждение, отметив, что действия, предложенные в документе WP/78, посвященном гендерному равенству, взаимосвязаны с приоритетными инициативами и определенными на следующий трехлетний период действиями в области управления людскими ресурсами, информация о которых приводится в документе WP/74 и также увязана с планируемыми мероприятиями в рамках программы следующего поколения авиационных специалистов (NGAP) ИКАО, информация о которых приводится в документе WP/33. Было обращено внимание на принципы обеспечения равного доступа к образованию, совершенствованию навыков и повышению квалификации и перспективы карьерного роста в рамках глобального авиационного сообщества для всех девушек и молодых людей, женщин и мужчин. Было также отмечено, что основное внимание при назначении сотрудников в ИКАО должно уделяться необходимости обеспечения наивысших стандартов эффективности, квалификации и целостности.

31.18 В свете проведенного обсуждения Комитет согласился предложить Ассамблее утвердить предлагаемую программу ИКАО по гендерному равенству и соответствующие действия, указанные в разделе 2 документа WP/78. Комитет также согласился представить для утверждения пленарным заседанием приводимую ниже резолюцию, которая заменит резолюцию A36-27.

Резолюция 31/4. Программа ИКАО по гендерному равенству, содействующая участию женщин в деятельности глобального авиационного сектора

Ассамблея,

признавая то, что половину населения мира составляют женщины,

признавая, что на 23-й специальной сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций в июне 2000 года после рассмотрения результатов выполнения Пекинской декларации и Платформы действий, принятой в сентябре 1995 года на Четвертой Всемирной конференции по положению женщин, правительства обязались предпринять дополнительные действия с целью ускорить процесс реализации Платформы действий и обеспечить выполнение в полном объеме обязательств, касающихся гендерного равенства, обеспечения развития и мира,

отмечая, что принятая 18 декабря 2014 года резолюция A/RES/69/151 Генеральной Ассамблеи ООН подчеркивает необходимость, отмечавшуюся в предыдущих резолюциях в отношении "*укрепления институциональных механизмов для обеспечения гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин*", и призывает всех участников процесса, включая специализированные учреждения ООН и частный сектор, активизировать и ускорить действия по обеспечению полного и эффективного выполнения положений Пекинской декларации и Платформы действий,

отмечая, что в сентябре 2015 года в ходе саммита Организации Объединенных Наций по принятию повестки дня в области развития на период после 2015 года руководители стран мира собрались в Штаб-квартире ООН в Нью-Йорке для *принятия Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года*, взяв обязательства от имени своих стран по созданию глобального партнерства с целью снизить уровень крайней нищеты и установить ряд целей и задач, называемых "*Цели устойчивого развития*", в числе которых цель 5 предусматривает достижение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек,

приветствуя результаты прошедшей в сентябре 2015 года Встречи глобальных лидеров по вопросам гендерного равенства и расширения возможностей женщин – *готовность к действиям*, в ходе которой более 80 мировых лидеров взяли на себя обязательство покончить с дискриминацией женщин и принять дополнительные меры и поставить цели, с тем чтобы ускорить процесс расширения прав и возможностей женщин и достижение гендерного равенства,

приветствуя также тему ООН-Женщины для Международного женского дня 2016 года "*Планета 50–50 к 2030 году: за достижение гендерного равенства*", как своевременную инициативу, направленную на оказание помощи национальным лидерам в активизации выполнения своих обязательств по гендерному равенству и расширению прав и возможностей женщин, и в ускорении темпов эффективной реализации,

подчеркивая, что в 2016 году спустя 21 год после принятия Платформы действий сохраняется значительное неравенство между мужчинами и женщинами по ряду важных вопросов, включая, в частности, доступ к достойной работе и уменьшение гендерного различия в оплате труда,

ссылаясь на резолюцию Ассамблеи ИКАО А36-27 "Гендерное равенство", в частности на п. 1 b) постановляющей части, который гласит, что "ИКАО следует по-прежнему делать все возможное для обеспечения равенства полов и учета гендерного фактора, в полной мере учитывая при этом принцип равного географического представительства",

ссылаясь также на Пекинскую платформу действий 1995 года, в которой Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоятельно призвал международные организации и специализированные учреждения системы Организации Объединенных Наций, такие как ИКАО, учредить программы для достижения целей гендерного баланса 50/50 на всех уровнях,

приветствуя успехи, достигнутые ИКАО и государствами во исполнение резолюции А36-27 Ассамблеи ИКАО,

признавая, что назначения в Секретариат ИКАО производятся на основе личных качеств и заслуг, при этом должное внимание уделяется важности набора персонала на возможно более широкой географической основе и обеспечению равного гендерного представительства,

признавая, что, несмотря на существующие до настоящего времени проблемы, ИКАО следует по-прежнему уделять больше внимания правам женщин и вопросам гендерного равенства и внести свой вклад в дело достижения целей Пекинской декларации и Платформы действий, а также цели 5 устойчивого развития ООН,

1. *подтверждает* свои обязательства способствовать дальнейшему обеспечению гендерного равенства и улучшению положения женщин путем содействия достижению цели 5 устойчивого развития ООН "*Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек*", в том числе стремясь достичь к 2030 году желательной цели 50–50 (женщины–мужчины) на всех должностях специалистов и более высоких уровнях в глобальном авиационном секторе;

2. *призывает* государства, региональные и международные авиационные организации и отрасль международной авиации продемонстрировать решительную, неуклонную руководящую роль и обязательства в деле расширения прав и возможностей женщин и предпринять необходимые меры по закреплению гендерного равенства путем поддержки принципов, а также по созданию и совершенствованию программ и проектов для содействия профессиональному росту женщин в рамках руководящих и технических органов ИКАО, Секретариата ИКАО и глобального авиационного сектора;

3. *призывает* государства в рамках национальных обязательств по обеспечению гендерного равенства сотрудничать с ИКАО путем обмена передовой практикой и партнерства с ИКАО по программам и проектам, направленным на повышение числа специалистов-женщин в авиационном секторе и на поощрение женщин к дальнейшему профессиональному росту, в том числе путем содействия со стороны государственных министерств, ответственных за высшее образование, получению женщинами авиационных специальностей;

4. *порукает* Генеральному секретарю создать к середине 2017 года *Программу ИКАО по гендерному равенству*, основная цель которой заключается в поддержке и координации целевых программ и проектов, позволяющих представлять регулярные доклады о прогрессе в достижении целей гендерного равенства к 2030 году, в особенности на должностях специалистов и более высоких уровнях в ИКАО и в государствах, а также в глобальном авиационном секторе;

5. *предлагает* Генеральному секретарю ежегодно представлять доклад Совету о принятых мерах и результатах работы по повышению гендерного равенства по всем категориям должностей в Секретариате ИКАО и о представленных исключительно на добровольной основе статистических данных по гендерному равенству в авиации в государствах и международной авиационной отрасли;

6. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А36-27.

ЧАСТЬ II
ПРОТОКОЛЫ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА

Протокол первого заседания
(Среда, 28 сентября 2016 года, 09:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

Закрытое заседание

1. Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам
 - Финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам
2. Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам
 - Утверждение устного доклада пленарному заседанию

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

1. Открывая заседание, председатель Исполнительного комитета заявил, что данный пункт повестки дня будет рассматриваться в рамках закрытого заседания, участие в котором ограничено делегациями государств – членов ИКАО.

Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам

Финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам

2. Генеральный секретарь представила документ WP/61 Revision No. 1 (с добавлением № 1), в котором рассматривались финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам. Данный документ также содержал информацию, касающуюся: состояния задолженности по взносам и государств-членов, право голоса которых считается приостановленным; последствий задержек с поступлением взносов; принимаемых мер в отношении задолженности по взносам и системы стимулирования погашения долгосрочной задолженности. В добавлении № 1 было представлено обновленное добавление С к данному документу, в котором была приведена задолженность по взносам государств-членов, право голоса которых считалось приостановленным по состоянию на 26 сентября 2016 года.

3. Ссылаясь на пункт 2.3 документа о воздействии неуплаты или задержек с уплатой взносов на поток наличности Организации, Генеральный секретарь отметила, что по состоянию на 19 сентября 2016 года общая сумма неуплаченных взносов составила 12,5 млн кан. долл. Эта сумма в 1,2 раза превышает уровень Фонда оборотных средств (ФОС), который в настоящее время составляет 8,0 млн долл. США. С точки зрения непогашенных обязательств это составляет примерно 14 % начисленных взносов в бюджет Организации за 2016 год.

4. В отношении пункта 3 в части принятых ИКАО мер по стимулированию государств-членов к своевременной выплате их ежегодных начисленных взносов, Генеральный секретарь напомнила, что она три раза в год рассылала письма государствам, информируя государства-члены о положении дел со взносами. Кроме того, с ноября 2015 года электронные ежемесячные выписки со счета рассылались государствам-членам, у которых имелась

непогашенная задолженность. Кроме того, государства-члены могли проверить состояние задолженности по взносам в режиме реального времени, используя веб-сайт, защищенный паролем. Генеральный секретарь сообщила, что еще до начала 39-й сессии Ассамблеи она направила индивидуальные письма государствам-членам, в отношении которых существует риск приостановки права голоса, информировав их о последствиях неуплаты взносов и призвав их выполнить их финансовые обязательства перед Организацией. Она с чувством удовлетворения сообщила, что два государства (Джибути и Кирибати) впоследствии представили предложения о заключении соглашений об урегулировании задолженности. Генеральный секретарь подчеркнула, что ИКАО продолжала получать некоторые давние задолженности от государств, которые не платили взносов в течение нескольких лет.

5. Упомянув обновленное добавление С в добавлении № 1, Генеральный секретарь сообщила, что по состоянию на 26 сентября 2016 года, право голоса 13 государств-членов все еще было приостановлено согласно статье 62 *Конвенции о международной гражданской авиации* по сравнению с 11 государствами-членами во время последней Ассамблеи, состоявшейся в 2013 году. Любые изменения, которые могут произойти в отношении права участия в голосовании в ходе 39-й сессии Ассамблеи, будут доведены до сведения Ассамблеи в дополнительных добавлениях к документу WP/61 Revision No. 1.

6. Генеральный секретарь обратила внимание на проект резолюции 10/1 (Выполнение государствами-членами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения), содержащийся в добавлении D к документу WP/61 Revision No. 1, в котором предлагалось внести следующие изменения в резолюцию A38-24 Ассамблеи:

- поправка к п. 2 преамбулы, в котором ссылка на статью 6.5 *Финансовых положений ИКАО* будет изменена на ссылку на "статью 6.5 а)" и формулировка "статье 6.5 b)" будет включена в конце пункта путем добавления фразы "и статье 6.5 b)", где говорится, что любой невыплаченный остаток на 1 января следующего финансового года считается задолженностью за один год";
- поправка к вводу абзацу постановляющей части, в которой формулировка "с 1 января 2017 года" будет включена в конце;
- поправка к пункту 6 постановляющей части, в которой формулировка "и сумм, предусмотренных соглашениями" будет включена в конце;
- поправка к пункту 10 с) постановляющей части ["потеря их гражданами или представителями права избираться на выборные должности"], который примет следующий вид: "потеря их кандидатами или представителями права избираться на какой-либо пост";
- и поправка к пункту 12 постановляющей части, в которой фраза "а также о любой потере права избираться в Совет, комитеты и органы согласно статье 11" будет добавлена после фразы "согласно пунктам 6 и 7".

7. В связи с отсутствием других замечаний Комитет согласился предложить Ассамблее принять к сведению информацию о достигнутом прогрессе в области погашения долгосрочной задолженности по взносам; и принять проект резолюции 10/1, содержащийся в добавлении D к документу WP/61 Revision No. 1.

8. Председатель поблагодарил все государства-члены, которые вовремя уплатили свои взносы, а также те государства-члены, которые прилагают все усилия к ликвидации задолженности путем заключения договоренностей с ИКАО о погашении своей задолженности. Он настоятельно рекомендовал государствам-членам, которые еще не погасили свою задолженность или не заключили такие договоренности о ее ликвидации, сделать это как можно скорее.

***Утверждение устного доклада
по пункту 10 повестки дня***

9. Комитет утвердил предложенный председателем устный доклад пленарному заседанию по пункту 10 повестки дня.

10. Заседание было закрыто в 09:20, с тем чтобы Комитет продолжил обсуждение этого и других пунктов повестки дня в рамках пленарного заседания.

Протокол второго заседания
(Среда, 28 сентября 2016 года, 14:30)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2013, 2014 и 2015 годы
2. Пункт 12 повестки дня. Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения численного состава Совета
Пункт 13 повестки дня. Предложение изменить статью 56 Чикагской конвенции в целях увеличения численного состава Аэронавигационной комиссии
 - *Предложение изменить статью 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации в целях увеличения численного состава Совета*
 - Документ, представленный Индонезией
 - *Предложение изменить статью 56 Конвенции о международной гражданской авиации в целях увеличения численного состава Аэронавигационной комиссии*
3. Предварительно записанное видеообращение Сеголен Руаяль, министра экологии, устойчивого развития и энергетики Франции и нового председателя 21-й Конференции сторон (COP21) Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН)
4. Пункт 20 повестки дня. Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения
Пункт 21 повестки дня. Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, стандартизация и поддержка внедрения
 - *Гражданская авиация и окружающая среда*
 - *Тенденции в области авиационного шума и эмиссии в настоящем и будущем*
 - *Доклад о программе технического сотрудничества ИКАО*
 - *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха*
 - Документ, представленный Словакией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)
 - Документ, представленный Гватемалой, представляющей государства – члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)
 - Документ, представленный Канадой
 - Документ, представленный Республикой Корея
 - Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
 - Документ, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)

- Информационный документ, представленный Аргентиной
- Информационный документ, представленный Индонезией
- Информационный документ, представленный Республикой Корея
- Информационный документ, представленный Международным советом аэропортов (МСА)
- Информационный документ, представленный Международной федерацией работников транспорта (ИТФ)

5. Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения
[Раздел об изменении климата, не включающий глобальную систему рыночных мер]

- *Гражданская авиация и окружающая среда*
- *Тенденции в области авиационного шума и эмиссии в настоящем и будущем*
- *Устойчивые альтернативные виды топлива для авиации*
- *Добровольные планы действий государств по сокращению эмиссии CO₂*
- *Доклад о программе технической помощи ИКАО*
- *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*
- Документ, представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА
- Документ, представленный Доминиканской Республикой от имени 22 государств – членов ЛАКГА
- Документ, представленный девятью центральноафриканскими государствами, бенефициарами совместного проекта ИКАО – ЕС
- Документ, представленный Канадой
- Документ, представленный Кенией
- Документ, представленный Индонезией
- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Документ, представленный Буркина-Фасо
- Документ, представленный Египтом
- Документ, представленный Мексикой
- Документ, представленный ИАТА
- Информационный документ, представленный Индией
- Информационный документ, представленный Индонезией
- Информационный документ, представленный Карибской системой контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS)
- Информационный документ, представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА, а также Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)
- Информационный документ, представленный Гватемалой от имени 22 государств – членов ЛАКГА
- Информационные документы, представленные Международной коалицией за устойчивую авиацию (ИКСА)
- Информационный документ, представленный МСА

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2013, 2014 и 2015 годы

1. Напомнив, что в своем вступительном слове он представил Ассамблее обзор преобразовательных изменений и достижений ИКАО за истекший трехлетний период и возникающих проблем, Президент Совета предложил всем делегатам рассмотреть годовые доклады Совета Ассамблее за 2013, 2014 и 2015 годы, а также дополнительный доклад за первые шесть месяцев 2016 года, которые доступны на внешнем сайте ИКАО www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.

2. Было отмечено, что поскольку каждая комиссия будет рассматривать те части указанных годовых докладов и дополнительного доклада, которые входят в их сферу компетенции, от Исполнительного комитета не требуется принимать никакого решения по этому вопросу в настоящее время.

Пункт 12 повестки дня. Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения численного состава Совета

Пункт 13 повестки дня. Предложение изменить статью 56 Чикагской конвенции в целях увеличения численного состава Аэронавигационной комиссии

3. Исполнительный комитет рассмотрел эти два пункта повестки дня одновременно на основании документов WP/18 и WP/13, в которых изложены рекомендации Совета Ассамблее одобрить поправки к статьям 50 а) и 56 Чикагской конвенции об увеличении численного состава Совета с 36 до 40 членов и численного состава Аэронавигационной комиссии с 19 до 21 члена; а также соответствующий документ WP/179, представленный Индонезией.

4. Представляя документы WP/18 и WP/13, Генеральный секретарь отметила, что в ходе своей 206-й сессии Совет рассмотрел выдвинутое Португалией и Саудовской Аравией предложение увеличить количество членов Совета с 36 до 39 членов (С-WP/14345; 206/9). Совет в принципе согласился с увеличением своего численного состава ввиду увеличения численного состава ИКАО, объема деятельности и возрастающей важности международного воздушного транспорта для национальных экономик многих стран, а также ввиду необходимости обеспечить в нем адекватную представленность государств – членов ИКАО. Совет на своей 207-й сессии на основании консенсуса решил рекомендовать Ассамблее увеличить количество членов Совета с 36 до 40 (С-WP/14358; 207/13).

5. Совет в ходе своей 206-й сессии также рассмотрел выдвинутое группой из 15 государств-соавторов [Боливия (Многонациональное государство), Буркина-Фасо, Венесуэла (Боливарианская Республика), Доминиканская Республика, Египет, Индия, Камерун, Кения, Ливия, Нигерия, Никарагуа, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Саудовская Аравия и Чили] предложение увеличить численный состав Аэронавигационной комиссии с 19 до 23 членов (С-WP/14348; 206/9). Совет в принципе согласился с увеличением численного состава АНК ввиду увеличения числа государств – членов ИКАО и необходимости привлечения специалистов с квалификацией и опытом в различных областях навыков и знаний. В ходе своей 207-й сессии Совет на основании консенсуса решил рекомендовать Ассамблее увеличить численный состав Аэронавигационной комиссии с 19 до 21 члена (С-WP/14359; 207/13).

6. Генеральный секретарь отметила, что эти два рабочих документа Ассамблеи очень похожи по форме и структуре, поскольку оба имеют три основных раздела и одинаковое количество приложений. Краткое изложение обоснований, подготовленных представившими эти предложения государствами относительно увеличения численного состава Совета, а также представленных соавторами относительно увеличения численного состава АНК, содержится в первом разделе каждого рабочего документа под заголовком *"Исходная информация"*. Выдержки из документов докладчиков, в которых полностью изложено обоснование предложений, содержатся в добавлении А к каждому рабочему документу. Также в первом разделе приводится подробная информация о предыдущих поправках к статьям 50 а) и 56 Чикагской конвенции, и дополнительная исходная информация приведена в добавлении В.
7. Процедурные требования относительно внесения поправок в Чикагскую конвенцию изложены во втором разделе каждого рабочего документа, включая положения статьи 94 Чикагской конвенции, правило 10 d) Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Дос 7600) и резолюцию А4-3 Ассамблеи *"Политика и программа в отношении изменения Конвенции"*.
8. Краткое изложение результатов обсуждений и решений Совета, принятых в ходе 206-й и 207-й сессий, приводится в третьем разделе каждого рабочего документа. Полное изложение решений Совета, принятых в ходе этих сессий, содержится в добавлениях С и D.
9. Два проекта резолюций Ассамблеи, в которых выражается одобрение поправок к статьям 50 а) и 56, содержатся в добавлении Е. Еще два проекта резолюций Ассамблеи содержатся в добавлении F в ответ на решение Совета рекомендовать государствам незамедлительно ратифицировать протоколы поправок к статьям 50 а) и 56 после их предполагаемого принятия Ассамблеей, с тем чтобы указанные изменения численного состава Совета и АНК как можно скорее вступили в силу. Проекты протокола поправок содержатся в добавлении G.
10. Ассамблее было рекомендовано рассмотреть предложения, вместе с замечаниями и рекомендациями Совета, и принять два проекта резолюций, содержащих поправки к статьям 50 а) и 56 Чикагской конвенции об увеличении численного состава Совета с 36 до 40 членов и АНК с 19 до 21 члена, а также два проекта резолюций, в которых всем Договаривающимся государствам рекомендуется незамедлительно ратифицировать эти поправки, с тем чтобы они как можно скорее вступили в силу.
11. Представляя документ WP/179 о предложении Совета изменить статью 50 а), делегат Индонезии указал, что его государство поддерживает предложение об увеличении численного состава Совета до 40 членов ввиду того, что последнее решение об увеличении численного состава было принято Ассамблеей 26 лет назад, 25 октября 1990 года, когда в ИКАО было 162 члена. С тех пор численный состав Организации увеличился на 29 членов, т. е. на 17,9 %, а объем, структура и значение международного воздушного транспорта для национальных экономик претерпели существенные изменения, став значительным фактором национального и международного экономического развития и туризма. Индонезия считает, что предлагаемое увеличение численного состава Совета также обеспечит более широкое региональное представительство, при условии, что предусмотренные четыре новых места в Совете будут справедливо распределены в соответствии с принципом справедливого географического представительства (СГП). Ассамблея должна обязательно придерживаться принципа СГП при выборе государств, которые займут дополнительные места в Совете во время вступления в силу нового протокола поправок к статье 50 а).

Обсуждение

12. Подтвердив поддержку в отношении предлагаемой поправки к статье 50 а) (WP/18), которую его государство выразило во время ее обсуждения Советом, делегат Объединенных Арабских Эмиратов подчеркнул значение увеличения численного состава Совета с 36 до 40 членов в свете увеличения количества государств – членов ИКАО и важной роли, которую международное воздушное сообщение играет в национальных экономиках. Он также подтвердил поддержку делегацией Объединенных Арабских Эмиратов первоначального предложения увеличить численный состав АНК с 19 до 23 членов, соавтором которого являются Объединенные Арабские Эмираты (С-WP/14348; 206/9).

13. Напомнив, что Португалия и Саудовская Аравия были соавторами представленного Совету первоначального предложения об увеличении численного состава Совета с 36 до 39 членов (С-WP/14345; 206/9), делегат Португалии отметил, что с момента вступления в силу Чикагской конвенции в 1947 году численный состав Совета увеличивался четырежды в соответствии с постоянным увеличением количества членов Организации. Кроме того, структура и значение международного воздушного транспорта для национальных экономик претерпели существенные изменения, и гражданская авиация стала значительным фактором национального и международного экономического развития и туризма для многих государств. Следовательно, небывало большое количество государств-членов теперь готовы играть активную роль в принятии решений, влияющих на глобальную систему воздушного транспорта, а также на их национальные экономики, и желают взять на себя ответственность, участвуя в работе Совета. Поскольку появился ряд новых игроков, имеющих значительные службы воздушного транспорта и соответствующие услуги, было бы целесообразно, с точки зрения ИКАО, привлечь их к работе, чтобы обеспечить широкий консенсус в отношении возникающих проблем.

14. По поводу первоначального предложения изменить статью 50 а) (С-WP/14345) делегат Португалии также отметил, что воздушный транспорт будет продолжать развиваться, о чем свидетельствуют прогнозы на 2030 год, и что заинтересованные государства будут играть все более важную роль в предоставлении аэронавигационного обслуживания гражданской авиации. Рост гражданской авиации уже привел к созданию новых субрегионов и узловых аэропортов, которые не были представлены в Совете. Поскольку количество членов ИКАО сейчас составляет 191 государство, было бы желательно и целесообразно увеличить численный состав Совета с 36 до 40 членов, как сейчас предлагается в документе WP/18, чтобы обеспечить надлежащее представительство государств-членов.

15. Напомнив, что в соответствии с резолюцией А4-3 Ассамблеи, поправка к Чикагской конвенции "может быть уместна, если удовлетворяется одно или оба из следующих условий: i) когда ее необходимость подтверждается опытом; ii) когда она явно желательна или полезна"; делегат Португалии подтвердил, что предлагаемое увеличение численного состава Совета и АНК явно желательно и полезно. Его государство таким образом полностью поддерживает указанные поправки к статьям 50 а) и 56, как было предложено, соответственно, в документах WP/18 и WP/13.

16. Делегат Индии указал, что, хотя его государство также поддержало предложения увеличить численный состав Совета и АНК, Индия выражает обеспокоенность тем, что в этих органах недостаточно представлен Азиатско-Тихоокеанский регион. Хотя этот регион включает около 40 государств – членов ИКАО, он имеет только семь мест в Совете, несмотря на то что его вклад в международное воздушное движение составляет более 40 %. В связи с этим делегат Индии предложил, чтобы Ассамблея признала вклад этого региона и приняла решение о выделении по крайней мере еще одного места Азиатско-Тихоокеанскому региону в расширенном Совете и АНК.

17. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что, хотя его государство также поддержало предложения об увеличении численного состава Совета и АНК, он возражает против конкретного упоминания региональной принадлежности при выборе новых членов в оба органа. В этой связи он обратил внимание на то, что статьи 50 а) и 56 Чикагской конвенции не содержат упоминания о принципе регионального представительства. Делегат Соединенных Штатов Америки также подчеркнул, что АНК является профессиональным органом, члены в которые избираются на основе квалификации и опыта и не представляют какое-либо государство или регион.

18. Делегат Норвегии отметила, что Норвегия, вместе с другими государствами – членами ЕКГА, поддерживает документы WP/18 и WP/13 и содержащиеся в них проекты резолюций с изложением поправок к статьям 50 а) и 56 Чикагской конвенции об увеличении численного состава Совета и АНК соответственно до 40 членов и 21 члена. Кроме того, Норвегия поддержала проекты резолюций, рекомендуя всем Договаривающимся государствам незамедлительно ратифицировать эти поправки, чтобы они как можно скорее вступили в силу.

19. Также поддержав предлагаемое увеличение численности состава Совета и АНК, делегат Саудовской Аравии согласился с делегатом Соединенных Штатов Америки, что сейчас неподходящее время для того, чтобы обсуждать вопрос о географической представленности.

20. Делегат Египта поддержал предложение об увеличении численного состава Совета до 40 членов в связи с увеличением количества членов ИКАО и возрастающего значения международного воздушного транспорта для национальных экономик. Он также поддержал предложение увеличить численный состав АНК до 21 члена ввиду важности его роли.

21. Делегат Испании напомнила, что в ходе 38-й сессии Ассамблеи Испания подчеркнуло важность увеличения численного состава Совета как наилучшего способа предоставить возможность большему количеству государств участвовать в обсуждениях. Она поддержала предложение Совета увеличить его численный состав до 40 членов. Подчеркнув необходимость поддержать дух статьи 50 b) Чикагской конвенции по поводу состава Совета, делегат Испании отметила, что быстрое вступление в силу протокола поправок к статье 50 а) будет важным шагом на пути к совершенствованию представительства государств-членов в этом органе.

22. Поддержав также предложение Совета об увеличении численного состава АНК до 21 члена, делегат Испании особо отметила, что от членов АНК требуется высокий уровень технических знаний и независимость, что является основными условиями надлежащей работы этого органа и его способности справляться с техническими проблемами, стоящими перед авиационной отраслью.

23. Присоединившись к предыдущим ораторам в поддержке предложений, содержащихся в документах WP/18 и WP/13, делегат Камеруна подтвердил, что увеличение состава Совета обеспечит другим регионам полноценное участие в работе ИКАО. Он также особо отметил, что увеличение численного состава АНК даст возможность специалистам из других государств и регионов вносить свои идеи в работу Комиссии, что позволит ИКАО учитывать существующие и потенциальные трудности, возникающие при внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS).

24. Выразив поддержку двум указанным предложениям, делегат Южной Африки подтвердил, что предлагаемое увеличение численного состава Совета и АНК повысит их

эффективность и действенность. Он также высказался в поддержку незамедлительного вступления в силу протокола поправок к статьям 50 а) и 56.

25. Делегат Ливии также высказался в поддержку предложений об увеличении численного состава Совета и АНК, принимая во внимание объем технической работы, осуществляемой этими органами, и технические проблемы, стоящие перед Организацией.

26. Председатель Исполнительного комитета отметил по результатам обсуждения наблюдается наличие общей поддержки в отношении поправок, предложенных в документах WP/18 и WP/13 об увеличении численного состава Совета с 36 до 40 членов и численного состава АНК с 19 до 21 члена. Он предложил проголосовать поднятием руки по двум проектам резолюций о поправках к статьям 50 а) и 56 Чикагской конвенции, а также по двум проектам резолюций, в которых содержатся рекомендации всем Договаривающимся государствам незамедлительно ратифицировать эти поправки, чтобы они как можно скорее вступили в силу, что свидетельствует о единодушной поддержке этих предложений.

27. В ходе второго голосования поднятием руки Исполнительный комитет единогласно согласился рекомендовать пленарному заседанию принять указанные проекты четырех резолюций. Кроме того, он рекомендовал принять их на основе консенсуса.

Предварительно записанное видеообращение Сеголен Руаяль, министра экологии, устойчивого развития и энергетики Франции и нового председателя COP21

28. Президент Совета отметил, что они вместе с Генеральным секретарем пригласили Сеголен Руаяль, министра экологии, устойчивого развития и энергетики Франции и нового председателя COP21 (21-й Конференции сторон Рамочной конвенции ООН об изменении климата), принять участие в Ассамблее, но она не смогла сделать этого в силу других обязательств. Тем не менее она прислала предварительно записанное видеообращение. Ниже представлен текст этого обращения в переводе с французского оригинала:

"Приветствую всех участников сессии,

"Прежде всего я хотела бы сказать вам, что Парижское соглашение по климату носит амбициозный и проактивный характер. На Парижской конференции мы все наблюдали исторический момент, когда страны всего мира собрались, чтобы противодействовать изменению климата. В настоящий момент мы находимся на этапе ратификации, и я посвящаю этой работе всю мою (возобновляемую) энергию. С того момента, как я стала председателем COP21, я испытываю твердое убеждение в том, что Парижское соглашение вступит в силу в конце этого года. Это соглашение налагает на нас всех обязанности и обязательства, при помощи которых международное сообщество стремится снизить эмиссию парниковых газов, чтобы повышение глобальной средней температуры удерживалось на уровне намного ниже 2°C [сверх доиндустриальных уровней] до конца этого столетия. Авиационная отрасль обязана предпринять серьезные усилия, потому что на нее приходится значительная доля глобальной эмиссии CO₂ и поскольку наблюдается значительный рост этого вида транспорта. Мы должны действовать, чтобы снизить влияние авиации на изменение климата.

Еще в 2010 году ИКАО поставила задачу стабилизировать эмиссию CO₂ к 2020 году и разработала "корзину мер" для достижения этой цели. Эмиссию CO₂, производимую международным воздушным транспортом, можно контролировать в течение долгого времени,

сочетая решительные меры, технический прогресс, оптимизацию эксплуатационной авиационной деятельности, разработку альтернативных видов топлива и экономические меры.

В настоящее время ИКАО имеет возможность продвигать глобальный компенсационный механизм эмиссии CO₂ для международной авиации – Системой компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). Этот механизм не должен рассматриваться только как амбициозный проект в области охраны окружающей среды, он также должен использоваться для поддержки принципа недискриминации в отношении авиакомпаний на одном и том же маршруте и учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств. Эти вопросы, тем не менее, не должны тормозить деятельность по борьбе с эмиссией углерода, и я призываю все государства продемонстрировать свою приверженность обязательствам по противодействию изменению климата.

Именно поэтому проводимая в Монреале конференция очень важна. К сожалению, я не могу на ней присутствовать, поскольку занимаюсь ратификацией Парижского соглашения в Европейском союзе. Впервые отдельный сектор экономики создает глобальный механизм, обязывающий ограничить эмиссию CO₂. Это важнейшее дело. Франция, где проводится COP21, поддерживает ваши усилия и призывает вас предпринять решительные действия и не находить оправданий, таких как проблемы конкуренции, для бездействия или для использования в качестве нормы данных авиакомпаний, которые больше других загрязняют окружающую среду. Наоборот, вы должны обмениваться технологиями, ноу-хау и методами производства полетов. Я обсуждала этот вопрос с пилотами, у которых есть свои предложения, в особенности относительно маршрутов полета и способов взлета и посадки. Также могут использоваться энергосберегающие методы эксплуатации воздушных судов.

Я желаю вам успехов в вашей работе, результаты которой, я уверена, будут успешными".

Пункт 20 повестки дня. Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

Пункт 21 повестки дня. Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

29. Исполнительный комитет рассмотрел одновременно пункты 20 и 21 повестки дня на основе четырех основных рабочих документов, представленных Советом [WP/51, WP/55 (с исправлением № 1), WP/28 и WP/48 (с исправлением № 1)], и соответствующих документов, представленных государствами и международными организациями.

Гражданская авиация и окружающая среда

30. Генеральный секретарь представила документ WP/51 по этому вопросу, в котором сообщается о прогрессе, достигнутом ИКАО в области, касающейся воздействия шума и глобальной эмиссии, а также качества местного воздуха. В этом основном документе содержится информация о деятельности Секретариата ИКАО в сотрудничестве с другими организациями и о работе, проделанной Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP). В нем подробно рассмотрены основные результаты, достигнутые CAEP, а также результаты анализа экологических выгод, обеспечиваемых реализацией блока 0 блочной модернизации авиационной системы (ASBU), и первичного анализа блока 1. Разработки в области устойчиво производимого альтернативно топлива и чистой энергии для авиации отражены в документе WP/56, а информация

о добровольных планах действий государств представлена в документе WP/54. Документ WP/51 также включает краткое изложение результатов сотрудничества ИКАО с РКИК ООН и с другими организациями ООН. Дополнительная информация о работе в области охраны окружающей среды, проведенной в течение трех лет, содержится в докладе ИКАО по вопросам окружающей среды за 2016 год "*Маршрут в устойчивое будущее*", который был размещен для бесплатного ознакомления на внешнем веб-сайте ИКАО. Действие, предлагаемое Ассамблее, изложено в краткой справке документа WP/51.

31. Председатель отметил, что в соответствии с предлагаемым действием Исполнительный комитет: признал значительный прогресс, достигнутый ИКАО в решении вопросов, связанных с воздействием авиационного шума и глобальной эмиссии и с качеством местного воздуха, и подчеркнул значение технической работы в этой области; а также поддержал постоянную работу Секретариата ИКАО и САЕР по всем основным вопросам, относящимся к гражданской авиации и окружающей среде.

Тенденции в отношении нынешнего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии

32. Генеральный секретарь представила документ WP/55 (с исправлением № 1), в котором изложена оценка САЕР нынешнего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей для утверждения Ассамблеей в качестве основы для принятия решений по экологическим вопросам. Была представлена обновленная информация о тенденциях в области авиационного шума и эмиссии, влияющей на качество местного воздуха, и об эмиссии CO₂ с учетом потенциального вклада устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации. Эти экологические тенденции были в полном объеме представлены в документе ИКАО Doc 10069 "*Доклад десятого совещания Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации*" / Действие, предлагаемое Ассамблее, содержится в краткой справке этого документа.

33. Председатель отметил, что в соответствии с предлагаемым действием Исполнительный комитет признал, что для предметного обсуждения и принятия решений важно иметь единую надежную информационную базу. В отношении глобальных экологических тенденций, разработанных САЕР для ИКАО и изложенных в документе WP/55 (с исправлением № 1), представлено соглашение, достигнутое на основе консенсуса всех заинтересованных лиц. Исполнительный комитет рекомендовал, чтобы в качестве основы для принятия решений по экологическим вопросам были одобрены эти экологические тенденции, и чтобы следующей сессии Ассамблеи была представлена обновленная информация по ним. Кроме того, Комитет рекомендовал государствам представлять данные в соответствии с просьбой Ассамблеи относительно информирования об авиационной эмиссии.

Доклад о деятельности в рамках Программы технической помощи ИКАО

34. Генеральный секретарь представила документ WP/28, в котором содержится доклад о деятельности в рамках Программы технической помощи ИКАО. В докладе содержится напоминание о том, что Совет ИКАО ввел определение "техническая помощь", чтобы отличать его от термина "техническое сотрудничество", как "любая оказываемая ИКАО государствам помощь, финансируемая из регулярного бюджета и/или добровольных фондов и осуществляемая каким-либо управлением/бюро в зависимости от характера и длительности проекта" (C-WP/13880; 197/2). Это определение было впоследствии одобрено 38-й сессией Ассамблеи. Программа технической помощи ИКАО охватывает такие области как безопасность полетов, аэронавигационный потенциал и эффективность, авиационная безопасность и упрощение формальностей, экономическое развитие воздушного транспорта и охрана окружающей среды. Техническая

помощь была важнейшим компонентом инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB), в которой основное внимание уделялось оказанию помощи всем государствам в отношении их приоритетных потребностей, чтобы эффективнее осуществлять поддержку внедрения в соответствии со всеми стратегическими целями ИКАО. Укрепление партнерских отношений и объединение ресурсов государств, международных организаций, институтов развития и авиационной отрасли необходимо для сотрудничества в области технической помощи и содействия эффективному внедрению SARPS и осуществления политики государств по наращиванию потенциала с устойчивыми результатами.

35. В документе WP/28 представлены проекты внедрения, которые были поддержаны финансовыми взносами в добровольные фонды ИКАО, взносами в натуральной форме, а также деятельностью, финансируемой из бюджета Регулярной программы. Проекты, связанные с охраной окружающей среды, представлены в п. 2.3 этого документа и включают, в частности: совместный проект ИКАО с Европейским союзом "*Наращивание потенциала для уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации*", финансируемый ЕС; а также совместный проект ИКАО с Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН), финансируемый Глобальным экологическим фондом (ГЭФ), "*Изменение глобального авиационного сектора. Снижение эмиссии международной авиации*". ИКАО высоко оценивает добровольные взносы, как финансовые, так и в натуральной форме, предоставляемые государствами-членами, международными организациями и авиационной отраслью, чтобы финансировать осуществление технической помощи посредством добровольных фондов ИКАО, и призывает продолжать эту деятельность. Взносы на деятельность по охране окружающей среды перечислены в п. 3.4 этого документа, а результаты изложены в п. 4.4.

36. ИКАО создает потенциал для мобилизации ресурсов и призывает традиционных доноров продолжать предоставлять добровольные взносы Организации. ИКАО призвала все государства-члены, а также других доноров, делать взносы в добровольные фонды ИКАО. Во время второго Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации (IWAF 2016), состоявшегося 26 сентября 2016 года до начала Ассамблеи, ИКАО особо приветствовала самые последние партнерские проекты помощи в области экологии, а именно: второй этап указанного успешного совместного проекта ИКАО – ЕС, связанного с планами действий государств по сокращению эмиссии CO₂; поддержка Германией экспериментального проекта по внедрению системы мониторинга, отчетности и верификации (МОВ) для глобальной схемы РМ; подтвержденное намерение МСА сотрудничать с ИКАО в области инициатив по повышению экологичности аэропортов; а также новое партнерское сотрудничество с Всемирным банком в целях поддержки внедрения глобальной схемы РМ. Ассамблее рекомендовано: поручить ИКАО продолжить свою работу по разработке и осуществлению деятельности по оказанию технической помощи в соответствии с стратегическими целями, в сотрудничестве с государствами-членами, международными и региональными организациями и авиационной отраслью; и призвать государства-члены, международные организации и авиационную отрасль поддержать деятельность ИКАО по оказанию технической помощи и продолжать предоставлять ИКАО добровольные взносы.

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

37. Генеральный секретарь представила документ WP/48 (с исправлением № 1), в котором содержится предложение относительно пересмотра резолюции A38-17 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей*

среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха", связанного в основном с результатами работы, проделанной Секретариатом ИКАО в сотрудничестве с другими организациями, и с результатами деятельности, осуществленной САЕР, включая результаты САЕР/10 (Монреаль, 1-12 февраля 2016 года). Как было наглядно продемонстрировано в указанных рабочих документах, представленных Советом, 2016 год был исключительно важным годом для охраны окружающей среды от воздействия авиации. В предлагаемых изменениях в резолюции А38-17 Ассамблеи, представленных в п. 1.2 этого документа, нашли отражение: рекомендации САЕР относительно нового сертификационного Стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов и стандарта на нелетучие твердые частицы (нЛТЧ) для авиационных двигателей; принятие Советом стандартов на шум, содержащихся в главах 4 и 14 тома I Приложения 16; обновление *Руководства по проектированию аэропортов* (Дос 9184); разработка нового циркуляра ИКАО *"Привлечение населения к организации охраны окружающей среды от воздействия авиации"*; и разработка нового стандарта на шум для сверхзвуковых воздушных судов. В предлагаемой обновленной резолюции также признается, что демонтаж и утилизация воздушных судов и использование возобновляемых и устойчивых источников энергии являются способами снижения негативного воздействия гражданской авиации на окружающую среду, и выражается признательность за вклад международной гражданской авиации в достижение целей устойчивого развития ООН. Исполнительному комитету предложено рекомендовать пленарному заседанию принять предлагаемое пересмотренное *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*, содержащееся в документе WP/48 и исправлении № 1.

38. Делегат Швейцарии представил документ WP/91, отражающий комплексный подход Европейского союза (ЕС) к охране окружающей среды, который был представлен Словакией от имени ЕС и его государств – членов и других государств – членов ЕКГА. Он отметил, что, хотя авиационная деятельность принесла обществу значительные экономические и социальные выгоды, она, к сожалению, в то же время способствовала изменению климата и явилась причиной воздействия шума и влияния на качество местного воздуха, и все эти факторы оказали негативное влияние на здоровье и качество жизни людей не только в Европе, но и во всем мире. Для того чтобы решать все более сложные задачи, связанные с этими негативными последствиями, и гарантировать будущее устойчивое развитие авиационной отрасли, настоятельно требуется внедрить в повседневную практику комплексный пакет эффективных мер в отношении окружающей среды. Признавая сложность и взаимозависимость экологических проблем, Европа приняла комплексный подход к смягчению последствий воздействия авиации на окружающую среду и в рамках этого подхода активно поддерживает постоянные усилия, предпринимаемые ИКАО. Основными компонентами поддержки такого подхода в Европе являются, например: совместная техническая инициатива "Чистое небо"; научно-исследовательская программа обеспечения ОрВД в условиях единого европейского неба (программа SESAR); программа "Европейский путь к перспективным видам биотоплива"; а также разработка 41 (на настоящий момент) европейского плана действий по сокращению эмиссии CO₂. Дополнительная информация о современном состоянии охраны окружающей среды в применении к авиации содержится в недавно опубликованном *Европейском докладе о влиянии авиации на окружающую среду*.

39. Делегат Швейцарии отметил, что в области технологий и планирования Европа в особенности приветствует соглашение, достигнутое на 10-м совещании САЕР, в отношении нового сертификационного стандарта ИКАО на эмиссию CO₂ для самолетов, представленного в томе III Приложения 16 (топливная эффективность), и нового стандарта ИКАО на массовую концентрацию нЛТЧ авиационных двигателей, представленного в томе II Приложения 16. Он призвал государства своевременно включить соответствующие поправки в SARPS Приложения 16 и продолжать поддерживать действующую программу работы САЕР, которая направлена на постоянное обновление Приложения 16 в части стандартов. Что касается ОрВД и

эксплуатационной деятельности, Европа приветствует новый циркуляр ИКАО *"Привлечение населения к организации охраны окружающей среды от воздействия авиации"* и будет продолжать активно поддерживать будущую работу САЕР, включая привлечение населения и анализ реализации блока 1 ASBU.

40. Шум в аэропортах создает значительный риск для будущего развития воздушного движения и поэтому является основным предметом беспокойства Европы. Таким образом, снижение авиационного шума в его источнике и будущие пересмотры уровня шума в сторону ужесточения требований остаются, по мнению Европы, основными вопросами. Европа признает наличие существенных проблем, связанных с обеспечением устойчивости альтернативных видов топлива и их использованием в эксплуатационной деятельности. Без конкретных мер политического характера на настоящий момент остаются достаточно серьезные сомнения в том, что альтернативные виды топлива будут играть существенную роль в ближайшем будущем. Поэтому Европа поддерживает работу Целевой группы САЕР по альтернативным видам топлива (AFTF) и призвала государства разработать механизмы стимулирования, чтобы увеличить доступность устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации и обеспечить наличие достаточных объемов такого топлива в среднесрочной и долгосрочной перспективе.

41. Касаясь важного вопроса наращивания потенциала, делегат Швейцарии особо отметил, что Европейская комиссия в настоящее время финансирует совместный проект ИКАО с Европейским союзом *"Наращивание потенциала для уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации"* в 14 государствах Африки и Карибского бассейна и что она остается убежденной сторонницей идеи наращивания потенциала для охраны окружающей среды во всем мире. В заключение он призвал Ассамблею одобрить следующие действия, предложенные в пунктах 20, 21 и 22 повестки дня в краткой справке документа WP/91:

- a) поддержать разработку в рамках "комплексного подхода" широкого диапазона мер политического характера в целях эффективного решения проблемы воздействия авиационного сектора на окружающую среду;
- b) признать важность деятельности, осуществляемой САЕР, и необходимость максимально возможного использования САЕР в своей работе независимого, комплексного и транспарентного подхода;
- c) уделить приоритетное внимание внедрению согласованных и рекомендованных САЕР/10 Стандартов на эмиссию CO₂ самолетов и массовую концентрацию нЛТЧ авиационных двигателей, а также дальнейшей разработке стандарта на массовую и численную концентрацию нЛТЧ;
- d) поддержать предложение о повышении степени транспарентности процесса принятия решений ИКАО, согласованного на совещании САЕР/10, в отношении поправок к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) Приложения 16;
- e) принять к сведению информацию о проблемах, связанных с обеспечением устойчивого производства альтернативных видов топлива и началом их практического применения, и предложить государствам – членам ИКАО разработать меры по оказанию поддержки их внедрению, включая разработку глобальных критериев устойчивости;
- f) принять к сведению информацию о принятом Европой обязательстве наращивать потенциал в целях охраны окружающей среды в развивающихся странах и ее предложение другим странам принимать участие в деятельности, имеющей аналогичную цель.

42. Делегат Гватемалы представил документ WP/225, предложенный его государством от имени ЛАКГА. В нем содержится информация о действиях в гражданской авиации Латинской Америки, предпринятых в поддержку устойчивого развития воздушного транспорта в этом регионе, которые были изложены в документе, содержащем резолюцию A21-07 *"Инструктивный материал в отношении окружающей среды и гражданской авиации в Латинской Америке"*, принятую консенсусом на 21-й очередной сессии Ассамблеи ЛАКГА. В нем также представлена взаимосвязь экологического фактора с деятельностью различных рабочих групп ЛАКГА, в основном при разработке стратегического плана для ЛАКГА, и интеграция концепции устойчивого развития в сферу организации аэропортовой деятельности. Государства – члены ЛАКГА высоко оценивают проведенную работу и инструктивный материал, разработанный ИКАО в области окружающей среды и воздушного транспорта, и с учетом этих факторов осуществили различные инициативы по повышению экологичности гражданской авиации в Латинской Америке. Это подкрепляется региональной координацией и интеграцией воздушного транспорта в Латинской Америке, что является ее конечной целью. Также, ввиду значимости экологического фактора, он отражен в различных инструктивных материалах и документах, разработанных различными рабочими группами.

43. В документе также было особо отмечено, что государства – члены ЛАКГА могли бы обогатить работу, которую ИКАО выполняет посредством САЕР, через обмен положительным опытом в реализации экологических проектов, а также ввиду осведомленности о характерных особенностях гражданской авиации в регионе Латинской Америки. Ассамблее предлагается: обратить внимание на информацию, представленную в документе WP/225; включить экологические стратегии и концепции региона Латинской Америки в документы ИКАО, подготавливаемые по данной тематике, и выдвинуть требование о более высоком уровне представленности государств – членов ЛАКГА в САЕР.

44. Представляя документ WP/170, делегат Канады отметил, что навигация, основанная на характеристиках (PBN), способствовала созданию инфраструктуры, которая повышает безопасность полетов и позволяет воздушным судам следовать более точными маршрутами. Это приведет к заметному улучшению потребления топлива и, следовательно, к сокращению эмиссии парниковых газов и снижению уровня авиационного шума. Однако вблизи аэродромов эти усовершенствования могут привести к увеличению уровня воспринимаемого шума, поскольку по одному и тому же эффективному профилю заход на посадку выполняет большее количество воздушных судов. Поэтому планировщики воздушного пространства нуждаются в практическом инструктивном материале для достижения баланса между экологическими выгодами от сокращения эмиссии ПГ и воздействия шума вблизи аэродромов при внедрении схем PBN в реорганизованном воздушном пространстве.

45. Канада предложила, чтобы Ассамблея призвала государства представлять данные о воздействии шума вблизи аэродромов и поручила Совету разработать прагматичный подход к сбалансированному учету воздействия ПГ и шума вблизи аэродромов при внедрении схем PBN.

46. Делегат Республики Корея представил документ WP/250 Revision No. 1, в котором его государство предложило, чтобы ИКАО предоставила государствам – членам ИКАО "доску объявлений" или веб-платформу на официальном веб-сайте ИКАО, где государства-члены смогут обмениваться мнениями, идеями, практическим опытом и политикой по связанным с шумом сборам. Основанием для такого предложения является то, что государствам-членам необходимо обмениваться практическим опытом и идеями относительно связанных с шумом сборов, с тем чтобы извлечь из этого соответствующую передовую практику и поручить ИКАО рассмотреть ее и представить как рекомендуемую практику в отношении связанных с шумом сборов в будущем. В настоящее время государства-члены принимают различные стандарты, касающиеся связанных с

шумом сборов, исходя из веса воздушного судна, посадочного сбора, эффективного уровня воспринимаемого шума в децибелах (EPNdB) и смешанных методов. Многие государства-члены взимают сбор в соответствии с максимальной взлетной массой (MTOW), поскольку раньше, чем больше была масса воздушного судна, тем больше шума оно производило. Однако эта зависимость стала менее значимой с развитием технологий. Обращаясь к разделу 4 документа Дос 9082 "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*", Республика Корея считает, что необходим более подробный и конкретный инструктивный материал по стандартам, касающимся связанных с шумом сборов. Республика Корея намеревается и дальше способствовать совершенствованию международных стандартов, касающихся связанных с шумом сборов, и обмениваться своим опытом и знаниями с государствами-членами в целях совершенствования инструктивного материала ИКАО.

47. Ассамблее предложено принять во внимание содержание документа WP/250 Revision No. 1 и согласиться с указанным предложением Республики Корея, которое более подробно изложено в пп. 2.9 и 2.10 документа.

48. Представляя документ WP/210 Revision No. 1, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнула, что США привержены идее решения проблем воздействия авиации на окружающую среду, включая проблемы шума и качества воздуха, решение которых США считают необходимым условием для того, чтобы все могли продолжать пользоваться экономическими и социальными выгодами авиации. Шум и качество воздуха являются серьезными проблемами, и хотя в этом вопросе был достигнут серьезный прогресс, необходимо сделать еще больше. Приветствуя значительный объем работы, проделанной за последние три года, Соединенные Штаты Америки выразили неуклонное стремление в следующий трехлетний период предоставлять значительные ресурсы для этой работы и попросили другие государства сделать то же самое. США в особенности приветствовали присоединение к САЕР Индонезии и Объединенных Арабских Эмиратов в качестве членом и Саудовской Аравии в качестве наблюдателя, отметив, что это является примером постоянного предоставления ресурсов.

49. Соединенные Штаты Америки предприняли шаги по внедрению стандарта на авиационный шум, содержащегося в главе 14 тома I Приложения 16 ИКАО и согласованного в 2013 году, как указано в документе WP/210 Revision No. 1. Тем не менее США напомнили в указанном документе Ассамблее о договоренности не рассматривать этот стандарт в качестве основания для введения эксплуатационных ограничений, а также напомнили о важности использования сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом при рассмотрении ограничений по шуму. США призвали уделить особое внимание технологиям, эксплуатационной деятельности и землепользованию и прибегать к эксплуатационным ограничениям как к крайней мере, только после учета всех остальных элементов сбалансированного подхода.

50. В отношении качества местного воздуха Соединенные Штаты Америки одобрили соглашение, достигнутое на совещании САЕР/10, в качестве шага в направлении создания стандарта на эмиссию нЛТЧ авиационных двигателей и призвали государства доработать этот стандарт к 2019 году.

51. Соединенные Штаты Америки предложили Ассамблее предпринять действия, указанные в краткой справке документа WP/210 Revision No. 1, и:

- а) настоятельно рекомендовать государствам воздерживаться от введения эксплуатационных ограничений, основанных на экологических стандартах сертификации по эмиссии;

- b) настоятельно рекомендовать государствам использовать сбалансированный подход к управлению авиационным шумом и избегать введения эксплуатационных ограничений до тех пор, пока в полной мере не будут исчерпаны все возможные решения;
- c) подтвердить приверженность сбалансированному подходу, включая положения документа "Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом" (Дос 9829), и признать, что эксплуатационные ограничения не следует использовать в качестве первого средства и что вводиться они могут лишь после рассмотрения каждого из остальных элементов;
- d) одобрить рекомендацию Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) Совету ИКАО о замене предельных значений стандарта сертификации по числу дымности стандартом на эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) двигателей и признать его в качестве следующего шага на пути сокращения авиационной эмиссии в источнике;
- e) признать достигнутый прогресс и отметить осуществляемую в настоящее время деятельность по решению проблемы воздействия эмиссии на качество местного воздуха, а также поддержать дальнейшую работу по определению уровня ужесточения стандарта на эмиссию нЛТЧ двигателей, который заменит стандарт на число дымности.

52. Представляя документ WP/152, наблюдатель от ИАТА подчеркнул, что стандарты и политика ИКАО абсолютно необходимы для того, чтобы обеспечить решение проблемы воздействия авиации на окружающую среду с высокой степенью согласованности и стабильности нормативно-правовой базы, которая требуется для авиационной отрасли. ИАТА приветствовала согласие САЕР по поводу первого сертификационного Стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов, а также первого Стандарта на нЛТЧ авиационных двигателей. Авиакомпаниям важно, чтобы экологические стандарты ИКАО соответствовали своему целевому предназначению, которое было и должно остаться сертификацией воздушных судов и авиационных двигателей. Парки воздушных судов авиакомпаний постоянно модернизируются, а схемы полетов оптимизируются. Тем не менее администрации местных аэропортов все больше прибегают к эксплуатационным ограничениям, не пытаясь сначала тщательно оценить другие возможности. Кроме того, наблюдается тенденция увеличивать сборы, связанные с шумом и качеством местного воздуха, которые часто не относятся к мерам по смягчению последствий их воздействия. ИАТА призвала государства и администрации местных аэропортов обеспечить, чтобы их действия всегда соответствовали экологической политике ИКАО, включая сбалансированный подход к управлению авиационным шумом и документ Дос 9082 "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*", содержащий важный инструктивный материал по введению сборов, связанных с шумом и качеством местного воздуха. ИАТА подтвердила свое намерение помогать разрабатывать экологическую политику и стандарты ИКАО и инструктивные материалы, которые могут помочь государствам внедрять их.

53. Отмечено, что были представлены также следующие пять информационных документов: документ WP/156 (*Environmental programme on helicopter noise mitigation by operational procedures – только на английском и испанском языках*), представленный Аргентиной; документ WP/223 (*Progress on the implementation of aircraft noise policy and standardization – только на английском языке*), представленный Индонезией; документ WP/430 (*Proposal to share best practice on ICAO Balanced Approach – только на английском языке*), представленный Республикой Корея; документ WP/429 (*Airports contribution to environmental protection – только на английском языке*), представленный МСА, и документ WP/447 (*Загрязнение атмосферы в аэропортах: серьезная угроза здоровью работников аэропортов*), представленный МФТ.

Обсуждение

54. Делегат Норвегии отметила хорошую работу, проделанную ИКАО и САЕР, и значительный прогресс, достигнутый ими, как указано в документе WP/51. Отметив, что Норвегия вместе с другими государствами – членами ЕКГА внесла важный вклад в эту работу, она поздравила Организацию с доработкой рекомендаций на совещании САЕР/10 по новому сертификационному Стандарту на эмиссию CO₂ для самолетов и новому Стандарту на нЛТЧ для авиационных двигателей, которые сейчас проходят процесс принятия SARPS. Делегат Норвегии подчеркнула важность постоянной работы, о которой говорится в п. 4.2 указанного документа в связи с вопросами, касающимися будущих сверхзвуковых воздушных судов и шума.

55. Поблагодарив ИКАО за отличную работу, проведенную за последние три года, делегат Франции высказался в поддержку проекта *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*, предложенного в документе WP/48 (с исправлением № 1). Подчеркнув, что авиационный шум является предметом серьезной обеспокоенности для французских граждан, он указал на необходимость учесть этот фактор. Обратив внимание на добавление E (*Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом*) проекта Сводного заявления, делегат Франции отметил, что в пункте 4 постановляющей части Ассамблея "далее настоятельно призывает" государства не разрешать вводить какие-либо эксплуатационные ограничения в целях снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствие которых Стандартам по шуму главы 4 и главы 14 тома I Приложения 16 и любым более жестким уровням, принятым Советом, подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации". Он подчеркнул, что если этот призыв еще казался закономерным в 2016 году, когда глава 4 была самым жестким стандартом по шуму, то ввод в действие главы 14 в качестве Стандарта по авиационному шуму с 2017 года приведет к необходимости пересмотреть этот вопрос, чтобы продолжать сохранять положительную динамику, которая содействовала улучшению шумовых характеристик воздушных судов.

56. Делегат Франции высказал мнение, что сбалансированный подход к управлению авиационным шумом должен стать основой для того, чтобы в нормативных положениях учитывался мешающий шум вблизи аэропортов. Однако в некоторых случаях необходимо бороться с авиационным шумом в источнике, в особенности при полетах ночью. Необходимо помнить, что внедрение регламентирующих мер на основе сертификации воздушного судна по шуму помогло справиться с этой проблемой, не прибегая к введению намного более жестких мер, таких как ограничение часов работы аэропорта, что влечет серьезные экономические последствия. Делегат Франции высказал мнение, что проект Сводного заявления не является препятствием для внедрения подхода, основанного на сертификации воздушных судов по шуму, если в нем учитывается сбалансированный подход и уделяется внимание полетам ночью.

57. Ссылаясь на добавление G (*Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара*) проекта Сводного заявления, представитель Франции подчеркнул, что, несмотря на достижения технического прогресса, необходимо обеспечить, чтобы сверхзвуковые воздушные суда не производили шума, невыносимого для населения. Необходимо обеспечить приемлемость уровня шума для населения, без чего сверхзвуковые воздушные суда не могут получить разрешение на полеты над населенными пунктами.

58. Комментируя документ WP/210 Revision No. 1, делегат Италии одобрил решимость Соединенных Штатов Америки снизить воздействие авиационного шума на население, живущее вблизи аэродромов, а также влияние эмиссии авиационных двигателей на качество местного воздуха. Он отметил, что Италия также активно работает над снижением указанного воздействия

авиационного шума в сотрудничестве с местными администрациями. Делегат Италии заявил, что улучшений можно добиться путем разработки более точного определения планирования землепользования и модернизации авиапарков эксплуатантов с помощью воздушных судов нового поколения с более низкими показателями шума. Он подчеркнул, что внедрение сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом было важным шагом к улучшению ситуации, в основном в том, что касается снижения воздействия авиационного шума. Делегат Италии далее отметил, что качество местного воздуха может быть улучшено благодаря эксплуатации воздушных судов с двигателями нового поколения.

59. Отметив, что Италия уже приняла указанный сбалансированный подход в соответствии с правилами ЕС, делегат Италии подчеркнул, что введение эксплуатационных ограничений является крайней мерой, которая рассматривается только после учета всех других элементов сбалансированного подхода.

60. Делегат Польши присоединился к мнению, выраженному Канадой в документе WP/170, что управление авиационной деятельностью является одним из элементов, способствующих снижению воздействия экологических раздражителей. Подчеркнув, что эффективность использования воздушного пространства и авиационная деятельность вблизи аэродромов должны соответствовать друг другу, он отметил, что во избежание негативного экологического воздействия необходимо предпринять комплексные меры, включающие учет экономических аспектов. Делегат Польши полностью поддержал предложение Канады о том, чтобы государства представляли данные о воздействии шума вблизи аэродромов и чтобы Совету было поручено разработать прагматичный подход к сбалансированному учету воздействия ПГ и шума вблизи аэродромов при внедрении схем PBN.

61. Делегат Ирландии решительно поддержал работу ИКАО и САЕР, отраженную в документе WP/51, и одобрил важный вклад САЕР в обеспечение устойчивого развития авиации. Вместе с европейскими коллегами он одобрил положения документа WP/55 (с исправлением № 1), относящиеся к настоящим и будущим тенденциям в области авиационного шума и эмиссии. Отметив, что результаты работы Комитета по оценке будущего воздействия авиационного шума и эмиссии являются обнадеживающими в том, что касается потенциала для снижения авиационного шума и роста воздушного движения, он высказался в поддержку будущей работы в этом направлении и использования ИКАО глобальных экологических тенденций в проведении анализа и принятии решений для разработки экологической политики. Подчеркнув необходимость помнить о том, что указанные экологические тенденции представляют собой лишь оценки на долгосрочную перспективу и что для любых долгосрочных прогнозов существуют свои ограничения, делегат Ирландии заявил, что в конце концов прогнозы – это всего лишь прогнозы. Указав, что глобальные тенденции не могут отражать специфические географические обстоятельства, он отметил необходимость создания дополнительных конкретных показателей.

62. В этой связи, делегат Ирландии выразил обеспокоенность тем, что формулировка пункта а) раздела "Действия" документа WP/55 (с исправлением № 1) может привести к ошибочному использованию ИКАО глобальных экологических тенденций в качестве единственной основы для принятия решений в отношении экологической политики. Вместе со своими европейскими коллегами он предложил переформулировать пункт а) раздела "Действия", в котором должно быть четко определено, что указанные глобальные экологические тенденции могут использоваться в качестве основы для анализа экологической политики, составляющей лишь часть процесса принятия решений по экологическим вопросам, и при этом должно быть недвусмысленно заявлено, что такие тенденции не являются единственной основой.

63. Делегат Соединенных Штатов Америки приветствовала широкую поддержку сбалансированному подходу ИКАО к управлению авиационным шумом, который США считает исключительно важным. Отметив то понимание, что эксплуатационные ограничения могут налагаться в качестве крайней меры, она призвала государства, которые рассматривали возможность таких ограничений, осуществлять их всестороннюю оценку, поскольку часто эксплуатационное ограничение, примененное одним государством, может привести к перекладыванию проблемы авиационного шума на плечи других государств. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнула, что в случае такой глобальной отрасли, как авиация, при рассмотрении такой меры необходимо оценивать возможные глобальные последствия.

64. Поддержав документ WP/51, делегат Нигерии одобрил постоянную работу ИКАО и САЕР во всех основных областях, связанных с гражданской авиацией и окружающей средой, и рекомендовал ИКАО продолжать использовать всю "корзину мер" по снижению воздействия на окружающую среду (включая технологии и стандарты, устойчиво производимые альтернативные виды топлива, эксплуатационные улучшения и РМ), чтобы решить проблемы эмиссии CO₂ авиации и авиационного шума. Он также высказался в поддержку прогресса, достигнутого ИКАО с помощью сбалансированного подхода к управлению авиационным шумом, в области решения проблем воздействия шума, качества местного воздуха и глобальной эмиссии, в особенности в области разработки нового стандарта на нЛТЧ и нового сертификационного стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов. Кроме того, делегат Нигерии поддержал необходимость принять во внимание информацию, содержащуюся в документе WP/51, при обновлении резолюций A38-17 и A38-18 Ассамблеи.

65. Подводя итоги обсуждения, Председатель отметил, что в документах WP/91 и WP/210 Revision No. 1 Исполнительный комитет признал прогресс, достигнутый САЕР при решении проблем авиационного шума и эмиссии, и поддержал продолжение технической работы в этой области. В особенности он одобрил прогресс, достигнутый на совещании САЕР/10, включая согласование предлагаемого для тома III Приложения 16 нового сертификационного стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов и предлагаемого для тома II Приложения 16 стандарта на нелетучие твердые частицы (нЛТЧ) для авиационных двигателей. Исполнительный комитет призвал сделать приоритетной задачей внедрение этих Стандартов, а также дальнейшую разработку стандартов на массовую и численную концентрацию нЛТЧ. Он отметил вопрос, поднятый в документе WP/225 по поводу увеличения количества представителей государств – членов ЛАКГА в САЕР, и рекомендовал передать его на рассмотрение Совета, поскольку он относится к административным вопросам САЕР.

66. В отношении работы, связанной со сбалансированным учетом воздействия эмиссии парниковых газов и шума при внедрении схем PBN (WP/170), Исполнительный комитет признал, что взаимосвязанность различных видов воздействия на окружающую среду является одним из основных принципов, учитываемых в работе САЕР, и что САЕР необходимо продолжать эту работу при условии получения дополнительных данных от государств.

67. В отношении документа WP/250 Revision No. 1 Исполнительный комитет отметил, что информация о сборах, связанных с шумом, была включена в различные документы ИКАО, такие как документ Дос 7100 "*Политика ИКАО в области сборов и налогообложения*", документ Дос 9082 "*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*" и документ Дос 9184 "*Руководство по проектированию аэропортов*", и что база данных о связанных с шумом сборах также доступна на экологическом сайте ИКАО. Комитет рекомендовал, чтобы предложение о пересмотре Рекомендуемой практики ИКАО по связанным с шумом сборам было передано на рассмотрение в САЕР.

68. В отношении вопроса о необходимости следовать политике, стандартам и инструктивным материалам ИКАО, поднятого в документах WP/210 Revision No. 1 и WP/152, Исполнительный комитет отметил, что информация о такой политике включена в указанный проект *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха* [WP/48 (с исправлением № 1)]. Комитет далее отметил расширение деятельности в связи с разработкой указанных новых Стандартов на эмиссию CO₂ и нЛТЧ, и связанную с этим необходимость обеспечить наличие необходимых ресурсов для работы Организации в этих областях, в особенности, для поддержки САЕР.

69. Исполнительный комитет рекомендовал Ассамблее подтвердить приверженность сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом, отметив, что эксплуатационные ограничения не должны применяться в качестве основного средства, и их следует вводить только после учета всех других элементов. Согласившись с этим, некоторые государства отметили пользу от введения определенных эксплуатационных ограничений в конкретных местных обстоятельствах. Было также отмечено, что некоторые эксплуатационные ограничения могут перекладывать проблемы шума на плечи других государств.

70. Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды: "Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"*, представленный в документе WP/48 (с исправлением № 1).

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения
[Раздел об изменении климата, не включающий глобальную систему рыночных мер (РМ)]

71. Исполнительный комитет далее приступил к рассмотрению пункта 22 повестки дня на основе шести рабочих документов, представленных Советом [WP/51, WP/55 (с исправлением № 1), WP/56, WP/54, WP/28 и WP/49], и соответствующих документов, представленных государствами и международными организациями. Комитет напомнил, что документы WP/51, WP/55 и WP/28 были представлены ранее в пунктах 20 и 21 повестки дня, так же как документы WP/91 (представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА), WP/170 (представленный Канадой) и WP/152 (представленный ИАТА).

Устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации

72. Представляя документ WP/56 о развитии событий после последней Ассамблеи в области работы ИКАО над устойчиво производимыми альтернативными видами топлива для авиации, Генеральный секретарь отметила, что использование устойчиво производимых альтернативных видов топлива и других чистых источников энергии было одним из элементов Целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР). ИКАО находится на переднем крае содействия разработке устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации в соответствии с ее Глобальной рамочной программой по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF). Государства быстро приняли эту важную и революционную технологию, в результате чего с 2011 года было совершено более 22 000 коммерческих рейсов с использованием альтернативных видов топлива. Следующими первоочередными задачами являются устранение первоначальных экономических барьеров и обеспечение устойчивого коммерческого использования. С этой целью

был запланирован семинар ИКАО по альтернативным видам топлива в Штаб-квартире ИКАО в Монреале с 8 по 9 февраля 2017 года, который послужит основой для Конференции ИКАО по альтернативным видам топлива, которая будет проведена в Мехико (Мексика) в октябре 2017 года (см. документ WP/455).

73. Ассамблее предложено предпринять действия, представленные в краткой справке документа WP/56, и:

- a) принять к сведению имевшие место события и поддержать дальнейшую работу Организации по содействию усилиям государств и отрасли в разработке и использовании устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации;
- b) рекомендовать государствам разработать политику с учетом нынешних требующих решения проблем, направленную на ускорение разработки и использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации;
- c) предложить государствам рассмотреть вопрос об использовании стимулов для поощрения развития чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая устойчиво производимые альтернативные виды топлива;
- d) рассмотреть информацию, содержащуюся в этом документе на предмет обновления резолюции Ассамблеи А38-18.

74. Председатель отметил, что Исполнительный комитет принял к сведению прогресс, достигнутый государствами и отраслью в области разработки и использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, и поддержал дальнейшую работу ИКАО в этом направлении.

Добровольные планы действий государств по сокращению эмиссии CO₂

75. Генеральный секретарь далее представила документ WP/54, в котором сообщается о деятельности ИКАО в области добровольных планов действий государств по сокращению эмиссии CO₂ и соответствующей деятельности по наращиванию потенциала после последней Ассамблеи, а также о дальнейших шагах со стороны ИКАО по поддержке государств в подготовке, обновлении и реализации планов действий. В документе представлен ряд действий, предпринятых ИКАО по наращиванию потенциала, которые включают: обновление инструктивного материала и средств; организацию целевых экологических практикумов; запуск "Программы товарищеского партнерства" ИКАО; и прямые контакты с государствами, в частности путем поддержания партнерских отношений, установленных с ЕС и с ПРООН/ГЭФ. В результате такой деятельности ИКАО представили планы действий 100 государств, на долю которых приходится 89,90 % объема международных воздушных перевозок. Генеральный секретарь с чувством удовлетворения информировала Исполнительный комитет, что таким образом была достигнута цель получить к июню 2016 года на 50 % больше планов действий по сравнению с июнем 2013 года. Однако она подчеркнула, что, хотя это было значительным достижением, более половины представленных планов действий не включали количественные ориентиры и ожидаемые результаты. Таким образом, потребуется дополнительная работа, чтобы обеспечить составление более обоснованных планов действий.

76. Ассамблее предложено предпринять действия, представленные в краткой справке документа WP/54, и:

- a) признать проделанную работу и достигнутый Организацией прогресс во исполнение поручения 38-й сессии Ассамблеи ИКАО в отношении подготовки и представления планов действий государств по сокращению эмиссии CO₂;
- b) рекомендовать государствам-членам размещать свои планы действий на общедоступном веб-сайте ИКАО и добровольно представлять в планах действий более подробные и обновленные данные в целях содействия ИКАО в компиляции данных о глобальной эмиссии;
- c) рекомендовать государствам, которые уже представили свои планы действий, устанавливать партнерские отношения с другими государствами-членами для оказания поддержки тем государствам, которые еще не подготовили свои планы действий;
- d) поддержать дальнейшую работу Организации по оказанию помощи государствам в подготовке и обновлении планов действий и в реализации содержащихся в них мер, как указано в п. 4 документа;
- e) рассмотреть информацию, содержащуюся в документе WP/54, на предмет обновления резолюции A38-18 Ассамблеи.

77. Председатель с удовлетворением отметил представление планов действий 100 государствами, на долю которых приходится 89,90 % объема международных воздушных перевозок, что превысило целевой показатель. Он отметил, что Исполнительный комитет принял к сведению прогресс, достигнутый ИКАО и государствами-членами в области подготовки и представления их планов действий, и поддержал дальнейшую работу Организации по оказанию помощи государствам в течение следующих трех лет. Он также призвал государства обмениваться информацией и включать более полные и обоснованные данные в планы действий государств чтобы содействовать подготовке Организацией компиляции данных о глобальной эмиссии. Далее Исполнительный комитет призвал поддерживать партнерские отношения между государствами, чтобы помогать друг другу в подготовке и доработке планов действий. Он также поддержал постоянную работу ИКАО по дальнейшему оказанию помощи государствам в течение следующих трех лет.

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

78. Генеральный секретарь представила документ WP/49, в котором Совет представил предложение о пересмотре резолюции A38-18 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*" в свете событий после 38-й сессии Ассамблеи, кроме тех аспектов, относящихся к глобальной системе РМ, которые были представлены в документе WP/52. Изменения отражали прогресс, достигнутый САЕР, в частности в области нового сертификационного стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов и ASBU; будущую деятельность САЕР; прогресс, достигнутый в области альтернативных видов топлива для авиации и добровольных планов действий государств; партнерские отношения с другими организациями и дальнейшее предоставление помощи государствам, которые в ней нуждаются, в сотрудничестве с другими организациями. Ассамблее рекомендовано принять предлагаемое пересмотренное Сводное заявление, содержащееся в документе WP/49.

79. Делегат Доминиканской Республики представил документ WP/262 от имени 22 государств – членом ЛАКГА, в котором изложены проблемы, с которыми сталкивается ряд этих государств при разработке и реализации их планов действий; существенные результаты, достигнутые Доминиканской Республикой в области охраны окружающей среды в качестве участника совместного проекта ИКАО-ЕС "*Наращивание потенциала для сокращения эмиссии*

CO₂ международной авиации"; и общие преимущества, полученные благодаря совместному проекту ИКАО и ПРООН/ГЭФ "Преобразование глобального авиационного сектора: уменьшение эмиссии международной авиации". В документе также признается, в частности, наличие у государств различных обстоятельств, которые определяют их способность отвечать на вызовы, связанные с изменением климата, и потребность в поддержке, в особенности у развивающихся стран и государств с особыми потребностями. Поскольку многие государства Латиноамериканского региона могут получать выгоды от программ по наращиванию потенциала, документ содержит призыв к ИКАО и ее государствам-членам продолжать свою деятельность и совместно с развивающимися странами содействовать доступу государств к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала.

80. Ассамблее предложено:

- a) выделить ресурсы для расширения и совершенствования проектов государств по оказанию помощи в области окружающей среды в целях разработки и внедрения планов действий по уменьшению эмиссии и систем мониторинга, отчетности и верификации (MRV), таких как AES, для составления кадастров и мониторинга эмиссии CO₂ международной авиации;
- b) поручить Секретариату организовать семинары и/или практикумы по глобальной системе для международной авиации, предназначенные для представителей и экспертов из государств-членов, и соответствующих специализированных организаций;
- c) обеспечить, чтобы ИКАО по-прежнему играла решающую роль в оказании помощи своим государствам-членам путем распространения последней информации о передовой практике и предоставления рекомендаций и другой технической помощи в целях наращивания потенциала и передачи технологий;
- d) устанавливать более тесные связи с государствами и международными организациями для поддержки внедрения на постоянной основе определенных мер по уменьшению эмиссии в развивающихся странах и передачи технологий, содействуя в тоже время доступу к финансированию и наращиванию потенциала.

81. От имени девяти государств Центральной Африки, бенефициаров указанного совместного проекта ИКАО-ЕС (Ангола, Бурунди, Габон, Демократическая Республика Конго, Конго, Сан-Томе и Принсипи, Центральноафриканская Республика, Чад и Экваториальная Гвинея), делегат Габона представил документ WP/321, в котором содержится информация о прогрессе, достигнутом этими государствами в разработке планов действий по сокращению эмиссии CO₂ международной гражданской авиации и внедрению авиационной экологической системы (AES). Все эти государства проделали большую работу по созданию устойчивой системы воздушного транспорта в Центральной Африке и выполнили свои обязательства в рамках указанного проекта, представив ИКАО национальные планы действий, созданные в соответствии с рекомендациями, содержащимися в документе Doc 9988 "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂". Эти планы действий, которые продемонстрировали желание государств принять стратегию перехода на использование низкоуглеродной модели развития и стремиться использовать все имеющиеся у них средства для ее внедрения, были рассмотрены ИКАО и признаны удовлетворительными. Девять государств теперь занимаются внедрением экологических мер, содержащихся в этих планах. Тем не менее они осознают, что эти меры могут повлечь существенные расходы и что не все из указанных девяти государств имеют возможности для их внедрения. Благодаря поддержке, оказанной в

рамках совместного проекта ИКАО-ЕС, с января 2016 года они представляли ИКАО ежемесячные отчеты об эмиссии CO₂, связанной с деятельностью их международной авиации, чтобы облегчить мониторинг и оценку достижения установленных глобальных целей.

82. В рамках указанного совместного проекта девять государств Центральной Африки также подготовили совместный региональный план действий в целях сокращения авиационной эмиссии на региональном уровне в соответствии с их национальными планами действий. Этот региональный план действий будет в значительной мере способствовать укреплению регионального сотрудничества и мерам по противодействию изменению климата.

83. Исходя из отмеченных положительных результатов совместного проекта ИКАО-ЕС и принимая во внимание инициативу ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB), вышеуказанные девять центральноафриканских государств предложили Ассамблее:

- a) рассмотреть информацию, представленную в документе WP/321, включая информацию о прогрессе, достигнутом этой группой центральноафриканских государств на данный момент;
- b) просить ИКАО изыскать дополнительные источники финансирования для расширения технической помощи и сотрудничества в деле разработки планов действий и реализации изложенных в них мер;
- c) просить другие государства-члены и международные организации обеспечить отдельное финансирование, позволяющее ИКАО усовершенствовать и расширить деятельность по наращиванию потенциала в области охраны окружающей среды;
- d) рекомендовать другим государствам и группам государств обращаться к ИКАО за помощью в целях разработки и реализации планов действий и внедрения основанной на AES надежной системы мониторинга эмиссии;
- e) просить Совет дать указание ИКАО об интеграции системы мониторинга, отчетности и верификации AES в запланированную для международной авиации систему глобальных рыночных мер;
- f) просить Совет дать указание ИКАО о расширении возможностей регионального бюро WACAF и других африканских региональных бюро с целью получения устойчивых результатов реализации проектов в долгосрочной перспективе и осуществления постоянного экологического мониторинга в секторе гражданской авиации Африки.

84. Делегат Кении представил документ WP/181, в котором изложен полученный опыт и прогресс, достигнутый в области сбора данных, мониторинга и представления информации об эмиссии CO₂ международной авиации в рамках своей инициативы по обновлению и активизации добровольного плана действий Кении по сокращению эмиссии CO₂ авиации, представленного ИКАО в декабре 2015 года. Кроме того, в документе представлены достижения Кении по настоящее время и ключевая роль, которую сыграла программа ИКАО по наращиванию потенциала после последней Ассамблеи, а также описаны остающиеся проблемы и предлагаемые следующие шаги.

85. Кения предложила Ассамблее:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/181;

- b) поддержать государства в деятельности по реализации эффективной и устойчивой стратегии мониторинга, отчетности и верификации (MRV) данных;
- c) поддержать и усилить наращивание потенциала в области сокращения эмиссии CO₂ на основе успешного опыта реализуемого в настоящее время проекта оказания помощи, среди государств-бенефициаров которого была Кения, и оказать дополнительное содействие обеспечению доступа государств к финансовым ресурсам, технической помощи и передаче технологий;
- d) рекомендовать государствам-членам представлять в ИКАО запросы на оказание помощи в целях разработки и реализации их добровольных планов действий и расширения возможностей сбора, мониторинга и представления данных, касающихся окружающей среды;
- e) рекомендовать государствам-членам налаживать партнерские отношения по вопросам, связанным с изменением климата, в том числе посредством "Программы товарищеского партнерства" ИКАО или за счет дополнительных целевых региональных проектов по наращиванию потенциала, и расширять сотрудничество и обмен знаниями на региональном и глобальном уровнях.

86. Делегат Индонезии представил документ WP/212 Revision No. 1 о необходимости разработки инструктивного материала о выработке политики по продвижению устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, использование которых является неотъемлемой частью деятельности по сокращению эмиссии CO₂. Хотя была проделана определенная работа и достигнут некоторый прогресс, коммерческие масштабы производства и поставок устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации недостаточны для того, чтобы внести реальный вклад в достижение цели ИКАО по обеспечению углеродно-нейтрального прироста (CNG) с 2020 года. Тем не менее Индонезия уже включила разработку ряда устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации в свой план действий, который был представлен ИКАО в 2013 году и обновлен в 2015 году, и в результате этого авиация включена в ее национальную политику и цели в области биоэнергии для транспортного сектора. Индонезия желает, чтобы политика в отношении использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации была выработана в рамках сотрудничества с ИКАО и другими государствами, чтобы обеспечить согласование ее положений на региональном и глобальном уровне и избежать ее искажения в силу региональных рыночных или конкурентных особенностей. В свете этого опыта Индонезия считает необходимым оказать помощь государствам в целях определения глобально согласованных надлежащих действий по выработке политики и поэтому обращается с просьбой к Ассамблее поддержать разработку ИКАО инструктивного материала по продвижению использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации. Кроме того, Индонезия призвала государства включить авиацию в свою национальную политику и/или цели в области биоэнергии для транспорта.

87. Делегат Соединенных Штатов Америки представила документ WP/232, в котором изложено мнение США о "корзине мер" ИКАО для противодействия изменению климата вследствие деятельности международной гражданской авиации. Соединенные Штаты Америки активно поддержали комплексный подход ИКАО к обеспечению CNG с 2020 года с помощью указанной корзины мер, которая включает средства, расширяющие технические, эксплуатационные и инфраструктурные возможности; сертификационный стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов; устойчиво производимые альтернативные виды топлива и разработку глобальной системы РМ в качестве дополнительного элемента. США считают, что комплексный подход с помощью корзины мер был правильным подходом к принятию ответственности за

воздействие на климат международной гражданской авиации, поскольку он может быть, а в ряде случаев уже был адаптирован таким образом, чтобы соответствовать особым потребностям уникальной авиационной отрасли. С помощью корзины мер государства могли внедрять элементы, необходимые для сокращения авиационной эмиссии в долгосрочной перспективе, и в то же время устранять недостатки на пути к достижению цели обеспечения CNG в краткосрочной перспективе с помощью предлагаемой глобальной системы РМ.

88. ИКАО и государства-члены достигли значительного прогресса в использовании всех элементов корзины мер после последней Ассамблеи. Соединенные Штаты Америки активно участвовали в разработке САЕР упомянутого нового технологически обоснованного сертификационного стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов и поддержали его принятие Советом. Соединенные Штаты Америки также осуществили ряд совместных мер с авиационной отраслью в области разработки и совершенствования топливной эффективности и технологий сокращения эмиссии. Технологии, разработанные в рамках первого этапа программы Федерального авиационного управления (ФАУ) "Постоянное сокращение потребления топлива, эмиссии и шума" (CLEEN) и партнерских отношений с пятью производителями воздушных судов, могут начать использоваться в парке коммерческих воздушных судов в текущем 2016 году, и уже осуществляется второй этап этой программы.

89. Соединенные Штаты Америки также активно содействовали разработке и использованию устойчиво производимых альтернативных видов реактивного топлива (AJF), в том числе с помощью "Инициативы в области альтернативных видов топлива для коммерческой авиации" (CAAFI), в которой уделялось внимание каждому этапу разработки альтернативных видов топлива от исследований и разработки до коммерческого производства. Однако деятельность в этом направлении, а также в области управления воздушным движением принесла пользу не только США. С помощью программ технической помощи, сотрудничества с ИКАО и распространения более эффективных технологий США помогали другим государствам и их авиационным отраслям повышать эффективность и сокращать авиационную эмиссию. США намереваются продолжать расширение своего сотрудничества с государствами – членами ИКАО и авиационной отраслью по всем элементам корзины мер в ближайшие годы. США рады играть ведущую роль в этих областях, поскольку это способствует решению проблемы изменения климата. Поскольку США осведомлены о том, что не все государства имеют возможность осуществлять такую деятельность, США готовы сотрудничать с другими государствами в целях расширения этих возможностей, что поможет обеспечить устойчивое развитие международной гражданской авиации в будущем.

90. Ассамблее предложено:

- a) принять к сведению мнение Соединенных Штатов Америки относительно корзины мер;
- b) принять к сведению значительные финансовые вложения и прочие ресурсы, затраченные Соединенными Штатами Америки на каждый из элементов корзины мер;
- c) принять к сведению возможности международного сотрудничества с государствами и отраслью в целях совершенствования внедрения и использования различных элементов корзины мер;
- d) принять к сведению, что различающиеся от государства к государству обстоятельства или "дифференциация" по-разному учитываются в корзине мер, при том что некоторые государства-члены выполняют основную часть работы в ключевых областях развития технологий, эксплуатационных и

инфраструктурных усовершенствований, и альтернативных видов топлива для авиации.

91. В заключение делегат Соединенных Штатов Америки воспользовалась возможностью поблагодарить Индонезию, Буркина-Фасо и многие другие государства, которые поделились своими планами действий по сокращению эмиссии CO₂ с мировым сообществом.

92. Делегат Буркина-Фасо представил документ WP/363, в котором содержится информации о прогрессе, достигнутом его государством в области сокращения эмиссии CO₂ в секторе гражданской авиации. Он подчеркнул, в частности, шаги, предпринятые для разработки национального плана действий в соответствии с рекомендациями ИКАО и внедрения авиационной экологической системы (AES) национальным ведомством гражданской авиации (ANAC). Буркина-Фасо также выразила признательность ИКАО и ЕС за помощь, оказанную в рамках совместного проекта "*Наращивание потенциала для уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации*". В документе также рассматриваются предполагаемые проблемы при выполнении указанного плана действий, а также ожидания Буркина-Фасо в части оказания помощи и сотрудничества.

93. Буркина-Фасо предложила Ассамблее:

- a) принять к сведению содержание документа WP/363;
- b) поручить Генеральному секретарю продолжать оказывать поддержку программам ИКАО, направленным на оказание помощи государствам в разработке и реализации своих планов действий по уменьшению эмиссии CO₂ международной авиации;
- c) поощрять выделение государствами и международными организациями средств на наращивание потенциала и реализацию новых региональных проектов помощи в области охраны окружающей среды, аналогичных упомянутому совместному проекту ИКАО и Европейского союза;
- d) поощрять развитие партнерских отношений между государствами в данной области, способствовать обмену знаниями, передаче опыта и совместным действиям в целях уменьшения эмиссии CO₂ в авиационном секторе.

94. Делегат Египта представил документ WP/364 о своей деятельности в области охраны окружающей среды от воздействия международной авиации, а также о достигнутом прогрессе в подготовке своего плана действий по сокращению эмиссии CO₂. Первый добровольный план действий был представлен Египтом в ИКАО после его официального одобрения правительством 25 июля 2016 года. При этом план действий рассматривался не только как обязательство, но и как важное средство предоставления Организации информации о действиях Египта по сокращению эмиссии CO₂ от авиации. Он включал следующие элементы из корзины мер на краткосрочную (2010–2020 гг.) и среднесрочную (2020–2030 гг.) перспективу: внедрение современных технологических улучшений в воздушные суда, включая обновление парка ВС; совершенствование управления воздушным движением и принятие более эффективных эксплуатационных мер. Ожидается, что новый план действий Египта на долгосрочную перспективу (2030–2050 гг.) будет включать устойчиво производимые альтернативные виды авиационного топлива, которые не будут негативно влиять на глобальную продовольственную корзину.

95. В то время как развивающиеся государства сталкиваются со многими проблемами при разработке и устойчивом наращивании своего потенциала, Египет намеревается обновить свой план действий в соответствии с указаниями, содержащимися в документе Doc 9988

"Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂" и с помощью использования "Инструмента ИКАО по оценке экологических выгод" (ЕВТ).

96. Египет предложил Ассамблее:

- a) принять к сведению содержание документа WP/364;
- b) рекомендовать государствам поддержать инициативу "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB);
- c) просить ИКАО включить в Программу TRAINAIR PLUS специальный учебный комплекс, посвященный "добровольным планам действий государств по сокращению эмиссии CO₂ международной гражданской авиации";
- d) просить ИКАО выделить ряд экспертов в региональных бюро ИКАО на конкретные периоды времени для оказания помощи государствам в представлении их добровольных планов действий, используя для этого поддержку со стороны экологического фонда в рамках реализации инициативы NCLB;
- e) предложить ИКАО подготовить список экспертов, участвовавших в подготовке добровольных планов действий своих государств по сокращению эмиссии CO₂ на основе мер, предусмотренных ИКАО, с целью предоставления этого списка в распоряжение государств, которые пока не представили своих планов действий, и рекомендовать государствам обмениваться научными знаниями и налаживать партнерские отношения.

97. Делегат Мексики представил документ WP/455, содержащий краткую историческую справку и информацию о текущем положении дел в области разработки и использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, и подчеркнул важность опыта Мексики в использовании таких видов топлива. Мексика предложила Ассамблее:

- a) принять к сведению важность дальнейшей разработки и использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива как ключевого элемента корзины мер для сокращения авиационной эмиссии;
- b) принять к сведению важность определения глобальной цели для устойчиво производимых альтернативных видов топлива как способа поощрения необходимых действий;
- c) призвать все государства-члены, авиационную отрасль и другие заинтересованные стороны принять участие в подготовительном семинаре ИКАО по альтернативным видам топлива, который планируется провести в Монреале с 8 по 9 февраля 2017 года, и в Конференции ИКАО по альтернативным видам топлива, которая будет проведена в Мехико (Мексика) с 18 по 20 октября 2017 года для разработки *Концептуального плана ИКАО по альтернативным видам топлива для международной авиации* (VIAAF ИКАО), что будет способствовать поощрению государств к действиям по дальнейшей разработке и использованию устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации на национальном и международном уровне.

98. Было также принято к сведению, что были также представлены следующие десять информационных документов: документ WP/138 (*Climate change & Aviation growth in India – только на английском языке*), представленный Индией; документ WP/222 (*Progress in the*

implementation of State Action Plan for reducing emissions from international aviation – только на английском языке), представленный Индонезией; документ WP/227 (*Assistance and capacity building in aviation to address the CO₂ emissions from international aviation – только на английском языке*), представленный CASSOS; документ WP/415 [*European support for the No Country Is Left Behind initiative (NCLB) – только на английском языке*], представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем; документ WP/426 [*Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) member states that have prepared their Action Plans for reducing CO₂ emissions from international civil aviation – только на английском и испанском языках*], представленный Гватемалой от имени 22 государств – членов ЛАКГА; документ WP/207 (*ICAO's CO₂ Standard for new aircraft – только на английском языке*), представленный ИКСА; документ WP/208 (*Increased transparency in ICAO decision-making – только на английском языке*), представленный ИКСА; документ WP/209 (*Addressing international aviation emissions in the context of the Paris Agreement – только на английском языке*), представленный ИКСА; документ WP/427 (*ICAO's climate change measures and the sustainable development goals – только на английском языке*), представленный ИКСА; и документ WP/429 (*Airports' contribution to environmental protection – только на английском языке*), представленный МСА.

Обсуждение

99. Делегат Норвегии подчеркнула важность нового п. 9 преамбулы предлагаемого пересмотренного "Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" (WP/49), в котором есть ссылка на Парижское соглашение и его цель удержать прирост глобальной средней температуры намного ниже 2 °C [сверх доиндустриальных уровней], а также постоянные усилия в целях ограничения роста температуры до 1,5 °C сверх доиндустриальных уровней. Она подчеркнула важность того, чтобы ИКАО и сектор международной авиации способствовали достижению этих целей по температуре.

100. Заявив о поддержке документа WP/54, делегат Объединенной Республики Танзания выразил признательность ИКАО за усилия, предпринятые ИКАО с целью помочь государствам в подготовке их добровольных планов действий по сокращению эмиссии CO₂. Кроме того, он отметил достижения Буркина-Фасо, Египта, Кении, государств – членов ЛАКГА и девяти центральноафриканских государств – бенефициаров совместного проекта ИКАО-ЕС по подготовке и совершенствованию их добровольных планов действий, а также по наращиванию потенциала, и поддержал их документы (WP/181, WP/363, WP/364, WP/262 и WP/321). Делегат Объединенной Республики Танзания также отметил достижения Мексики в области использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива в авиации, что является одним из элементов корзины мер, и поддержал документ WP/455. Он подчеркнул, что эти достижения могли бы быть повторены государствами в других регионах.

101. Заявив, что предлагаемое пересмотренное "Сводное заявление об изменении климата" (WP/49) содержит изменения, которые не обсуждались в достаточной степени перед Ассамблеей, делегат Саудовской Аравии коснулся вопроса включения ссылок на указанные в Парижском соглашении температурные цели в 2° C и 1,5° C, которые, по его мнению, нуждаются в рассмотрении в намного более широком контексте, который должен охватывать наращивание потенциала, финансирование, передачу и адаптацию технологий. Он подчеркнул, что температурная цель в 2° C подразумевает учет всей эмиссии от всех экономических секторов и что она была разработана на основе национально обоснованных вкладов в глобальные усилия по противодействию изменению климата. Делегат Саудовской Аравии далее подчеркнул, что температурная цель в 1,5° C все еще обсуждается Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК).

102. Отметив, что основополагающие принципы создания структуры и внедрения системы РМ для международной авиации, содержащиеся в приложении к резолюции А38-18 Ассамблеи, были удалены из предлагаемого пересмотренного "Сводного заявления об изменении климата", делегат Саудовской Аравии призвал включить их в проект "Сводного заявления о глобальной системе РМ" (WP/52), поскольку они являются его важным элементом.

103. Делегат Китая поддержал выступление делегата Саудовской Аравии. Отметив, что Китай выражает обеспокоенность в связи с амбициозной среднесрочной глобальной целью обеспечения CNG с 2020 года, содержащейся в пункте 6 постановляющей части предлагаемого "Сводного заявления об изменении климата" (WP/49), и что эта цель также была включена в предлагаемое "Сводное заявление о глобальной системе РМ" (WP/52), он предложил обсудить эти две резолюции Ассамблеи одновременно.

104. Отметив положительные результаты шагов, предпринятых Кенией в рамках совместного проекта ИКАО–ЕС "*Наращивание потенциала для уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации*", в целях расширения ее системы сбора, мониторинга и представления данных об эмиссии, делегат Португалии согласился с Кенией в том, что одним из важнейших требований в отношении глобальной системы РМ является сбор, верификация и представление государствами данных об эмиссии CO₂. Таким образом, он поддержал предложение Кении, чтобы Ассамблея оказала поддержку государствам во внедрении эффективной и надежной стратегии MRV и призвала их налаживать партнерские отношения по вопросам изменения климата, в том числе с помощью "Программы товарищеского партнерства" ИКАО или дополнительных целевых региональных проектов наращивания потенциала, и укреплять сотрудничество и обмен знаниями на региональном и глобальном уровне [см. документ WP/181, пункты b) и e) раздела "Действия" и пункт 3.3].

105. Приветствуя усилия Буркина-Фасо по разработке и внедрению национального плана действий по сокращению эмиссии CO₂ (см. документ WP/363), делегат Португалии признал подготовку и представление ИКАО обновленного плана действий по сокращению эмиссии CO₂ каждым государством важной частью процесса обеспечения существенного вклада сектора гражданской авиации в снижение влияния изменения климата. Он поблагодарил Буркина-Фасо за наглядное представление положительных результатов участия в совместном проекте ИКАО–ЕС "*Наращивание потенциала для уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации*" и отметил получение практических результатов, таких как внедрение AES, что дало возможность автоматически собирать и представлять экологические данные непосредственно ИКАО. Делегат Португалии заверил, что Португалия и все другие государства – члены ЕКГА будут стремиться, вместе с другими заинтересованными сторонами, решать любые будущие проблемы, которые могут возникнуть в связи с потребностями некоторых государств в технической помощи и наращивании потенциала, чтобы быть готовыми внедрить их национальные планы по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации.

106. Высказавшись в поддержку документов WP/54 и /56, представленных Совету, делегат Италии отметил, что разработка и представление национальных планов действий по сокращению эмиссии CO₂ является одновременно очень важным шагом в области планирования различных действий и отличным средством для достижения такого сокращения эмиссии. Он активно поддержал, в частности, поощрение государств публиковать их планы действий на внешнем сайте ИКАО в целях транспарентности.

107. В отношении документа WP/56 делегат Италии решительно поддержал деятельность государств и авиационной отрасли по разработке и использованию устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, включая финансирование новых

проектов, аналогичных тем, которые в настоящее время осуществляются в Италии и связаны с использованием морских водорослей в производстве авиационного топлива.

108. Делегат Камеруна присоединился к предыдущим ораторам и активно поддержал документ WP/54, а также соответствующие документы, представленные Доминиканской Республикой от имени государств – членов ЛАКГА (WP/262); девятью центральноафриканскими государствами (WP/321); Кенией (WP/181); Буркина-Фасо (WP/363) и Египтом (WP/364). Он подчеркнул, что эти государства добровольно представили ИКАО свои планы действий по сокращению эмиссии CO₂ и призвали Ассамблею рекомендовать другим государствам сделать то же самое. Отметив необходимость привлечения внимания государств, представляющих свои документы, к важности внедрения их планов действий, делегат Камеруна заявил, что без предоставления им требуемых людских ресурсов инициатива NCLB столкнется с проблемами на пути к достижению цели не оставить ни одну страну без внимания.

109. Выразив признательность Мексике, Соединенным Штатам Америки и другим государствам за их усилия по продвижению использования в авиации устойчиво производимых альтернативных видов топлива, делегат Индонезии указал, что Индонезия надеется на дальнейшее сотрудничество в подготовке инструктивного материала для разработки соответствующей политики.

110. Ссылаясь на документ, представленный Мексикой (WP/455), делегат Соединенных Штатов Америки согласилась, что ИКАО наилучшим образом исполняет роль координатора для государств, и таким образом поддержала роль ИКАО как органа, который может объединить государства для обмена опытом и обсуждения положительных и отрицательных результатов использования альтернативных видов топлива для авиации, что дает возможность государствам перенимать опыт и знания друг у друга. Она отметила, что Мексика подняла много интересных вопросов в своем документе, которые должны быть рассмотрены на семинаре ИКАО по альтернативным видам топлива (Монреаль, февраль 2017 года) и Конференции ИКАО по авиационным альтернативным видам топлива (Мехико, октябрь 2017 года), где обсуждение будет проходить с учетом результатов постоянной работы CAEP в области устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива.

111. Делегат Российской Федерации полностью поддержал выступления делегатов Саудовской Аравии и Китая, в особенности предложение последнего рассмотреть предлагаемое пересмотренное "Сводное заявление об изменении климата" (WP/49) одновременно с проектом "Сводного заявления о глобальной системе РМ" (WP/52). Ссылаясь на п. 10 преамбулы пересмотренного "Сводного заявления об изменении климата", в котором говорится о достижении глобальной амбициозной цели обеспечения CNG с 2020 года, он напомнил, что на двух предыдущих Ассамблеях в 2010 и 2013 годах Российская Федерация выражала оговорки относительно этой цели, поскольку не считает эту цель реалистичной и научно обоснованной. В частности, Российская Федерация сделала оговорки в отношении пп. 12 и 15 постановляющей части резолюции A37-19 Ассамблеи и пункта 7 постановляющей части резолюции A38-18 Ассамблеи. Таким образом, Российская Федерация будет вынуждена сделать такую же оговорку в отношении пункта 6 постановляющей части, когда Ассамблея будет принимать предлагаемое пересмотренное "Сводное заявление об изменении климата" (WP/49).

112. Делегат Мексики подчеркнул, что указанное "Сводное заявление об изменении климата" предусматривает внесение соответствующих изменений в резолюцию A38-18 Ассамблеи, которые были приняты без голосования на предыдущей Ассамблее. Отметив, что предлагаемый пересмотренный текст отражает последние события в области международной авиации и изменения климата и из него исключены положения, относящиеся к РМ, и вместо этого

основное внимание уделено другим элементам корзины мер, его, как подчеркнул делегат Мексики, следует рассматривать в этом свете.

113. Поддержав мнения, высказанные делегатами Саудовской Аравии, Китая и Российской Федерации, делегат Индии вновь заявил, что вопрос о международной авиации в связи с изменением климата не следует рассматривать отдельно от вопроса о глобальной системе РМ. Он подчеркнул, что, хотя была сделана попытка сделать выборочные заимствования текста из Парижского соглашения для одной части проекта "Сводного заявления о глобальной системе РМ", необходимо согласовать это сводное заявление и предлагаемое пересмотренное "Сводное заявление об изменении климата" с Парижским соглашением и принципами, согласованными на COP21 в 2015 году. Делегат Индии согласился с мнением делегата Российской Федерации, что глобальная амбициозная цель обеспечения CNG с 2020 года, о которой говорится в пункте б постановляющей части пересмотренного "Сводного заявления об изменении климата", не имеет прочной основы, поскольку для других секторов она не была согласована на COP21. Он не поддержал эту цель и не согласился с ней как с основой для принятия какой-либо резолюции на настоящей Ассамблее.

114. Делегат Египта одобрил роль, которую играет ИКАО в области охраны окружающей среды. Ссылаясь на замечания, сделанные делегатом Саудовской Аравии, он подчеркнул, что основополагающие принципы создания структуры и внедрения системы РМ для международной авиации, содержащиеся в приложении к резолюции A38-18 Ассамблеи, следует снова включить либо в предлагаемое пересмотренное "Сводное заявление об изменении климата" (WP/49), либо в проект "Сводного заявления о глобальной системе РМ" (WP/52).

115. Делегат Южной Африки одобрил выводы и действия, изложенные в документе WP/54, представленном Совету, а также в документах WP/181, WP/363 и WP/364, представленных, соответственно, Кенией, Буркина-Фасо и Египтом.

116. Делегат Пакистана высказался в поддержку позиции, выраженной делегатами Саудовской Аравии, Китая и Российской Федерации, в частности по поводу обеспокоенности, которую они выразили в отношении развивающихся стран. Он заявил, что всем государствам следует дать равные шансы.

117. Наблюдатель от ИКСА отметил, что его организация является единственным представителем в ИКАО, связанным с охраной окружающей среды, и внесла значительный вклад в работу ИКАО по охране окружающей среды в последние годы. Подчеркнув, что четыре документа ИКСА (WP/206, WP/207, WP/208 и WP/209) были представлены к назначенному сроку, он указал, что предполагалось, что они будут приняты как рабочие документы, в частности потому, что они содержат конкретные рекомендации. В целях экономии времени, наблюдатель от ИКСА не настаивает на представлении указанных документов в составе второго блока вопросов, относящихся к охране окружающей среды, и вместо этого предлагает Исполнительному комитету ознакомиться с рекомендациями, содержащимися в документах WP/207, WP/208 и WP/209. Однако он просит считать документ WP/206 рабочим документом во время обсуждения вопроса о глобальной системе РМ.

118. Сделав краткое изложение обсуждения, председатель Исполнительного комитета отметил, что в документе WP/91 (представленном Словакией от имени государств – членов ЕС и ЕКГА) и документе WP/209 (представленном ИКСА) подчеркнута необходимость дальнейшей работы, связанной с долгосрочной глобальной амбициозной целью обеспечить сокращение эмиссии CO₂ и повысить осведомленность о воздействии международной авиации, не связанном

с эмиссией CO₂. Соответствующая техническая работа ведется в САЕР и будет продолжаться в течение следующего трехлетнего периода. Исполнительный комитет ожидает результатов этой работы.

119. В связи с вопросом о транспарентности и доступе к информации о работе САЕР, поднятым в документе WP/91 (представленном Словакией от имени государств – членов ЕС и ЕКГА) и в документе WP/208 (представленном ИКСА), Исполнительный комитет принял к сведению эти документы на том основании, что поскольку они имеют отношение к административным вопросам САЕР, который является техническим органом Совета, они будут рассматриваться Советом.

120. В отношении устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, документ WP/91 (представленный Словакией от имени государств – членов ЕС и ЕКГА), документ WP/212 (представленный Индонезией), документ WP/232 (представленный Соединенными Штатами Америки), а также документ WP/455 (представленный Мексикой) содержат призыв к ИКАО и ее государствам-членам продолжать осуществлять деятельность по разработке и использованию таких видов топлива, поскольку они являются ключевым элементом корзины мер. В частности, Исполнительный комитет одобрил предложение Мексики провести Конференцию ИКАО по альтернативным видам топлива в Мехико с 18 по 20 октября 2017 года в целях разработки *Концептуального плана ИКАО по альтернативным видам топлива для международной авиации* (VIAAF ИКАО) как средства поощрения государств к принятию мер на национальном и международном уровне для дальнейшей разработки и использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации. Было отмечено, что важнейшей частью корзины мер была разработка сертификационного Стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов, который Исполнительный комитет одобрил в начале совещания.

121. Ряд документов содержит высокую оценку работы ИКАО в области планов действий государств по наращиванию потенциала и оказанию помощи: документы WP/91 и WP/415 (представленные Словакией от имени государств – членов ЕС и ЕКГА); документ WP/181 (представленный Кенией); документ WP/222 (представленный Индонезией); документ WP/227 (представленный CASSOS); документ WP/262 (представленный Доминиканской Республикой от имени государств – членов ЛАКГА); документ WP/321 (представленный девятью центральноафриканскими государствами); документ WP/363 (представленный Буркина-Фасо); документ WP/364 (представленный Египтом) и документ WP/426 (представленный Гватемалой от имени государств – членов ЛАКГА). В этих документах высказываются некоторые сходные мнения, а именно:

- a) Секретариату ИКАО следует активизировать деятельность ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи в подготовке и реализации добровольных планов государств по сокращению эмиссии CO₂, включая организацию семинаров и обучения; предоставление инструктивных материалов и средств; и облегчение доступа к финансовым ресурсам и специалистам;
- b) необходимо расширять партнерские отношения государств для оказания помощи государствам, которые еще не подготовили свои планы действий или нуждаются в их совершенствовании, в том числе с помощью "Программы товарищеского партнерства" ИКАО;
- c) должны быть выделены и предоставлены дополнительные ресурсы для расширения проектов ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию

помощи, связанных с планами действий государств по сокращению авиационной эмиссии, помимо существующих партнерских отношений ИКАО с ЕС и ПРООН/ГЭФ;

- d) признаются несомненные дополнительные преимущества подготовки государствами планов действий. Государства, участвующие в совместном проекте ИКАО-ЕС *"Наращивание потенциала для уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации"*, дополнительно отметили преимущества наращивания потенциала для сбора, мониторинга и представления данных об эмиссии с помощью AES, что должно способствовать внедрению глобальной системы РМ.

122. Председатель предложил Исполнительному комитету рекомендовать пленарному заседанию принять предлагаемое пересмотренное "Сводное заявление об изменении климата" (WP/49).

123. Делегаты Испании, Мексики, Соединенного Королевства, Франции, Швеции и Швейцарии одобрили это предложение.

124. Повторив свое предложение обсудить одновременно предлагаемые сводные заявления об изменении климата и глобальной системе РМ (WP/49 и WP/52) в силу их взаимосвязанности, делегат Китая заявил, что не следует рассматривать и представлять их пленарному заседанию для принятия по отдельности и что это впоследствии приведет к проблемам. Делегаты Индии, Ирана (Исламская Республика), Пакистана, Российской Федерации и Саудовской Аравии согласились с ним.

125. Отметив, что его предыдущие замечания относительно предлагаемого пересмотренного "Сводного заявления об изменении климата" не были учтены в резюме председателя (см. пп. 101 и 102), делегат Саудовской Аравии заявил, что это сводное заявление не должно быть представлено для принятия пленарному заседанию.

126. Отметив, что Исполнительному комитету следовало бы завершить рассмотрение указанного "Сводного заявления об изменении климата" только после обсуждения "Сводного заявления о глобальной системе РМ", делегат Российской Федерации заявил, что немедленное представление первого сводного заявления пленарному заседанию для рассмотрения и принятия будет означать отступление от Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600).

127. В связи с ограничением по времени Исполнительный комитет согласился вернуться к этому пункту повестки дня на следующем заседании.

128. Заседание было закрыто в 17:00.

Протокол третьего заседания
(Четверг, 29 сентября 2016 года, 09:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения (*Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер*)
 - *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)*
 - Документ, представленный Словакией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)
 - Документ, представленный Индией, Китаем и Российской Федерацией
 - Документ, представленный Гватемалой и Испанией
 - Документ, представленный Катаром
 - Документ, представленный Индонезией
 - Документ, представленный Бразилией
 - Документ, представленный Малайзией
 - Документ, представленный Российской Федерацией
 - Документ, представленный Канадой
 - Документ, представленный Чили
 - Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
 - Документ, представленный Международной авиацией воздушного транспорта (ИАТА)
 - Документ, представленный Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ИАТА, Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)
 - Документ, представленный Всемирным банком
 - Информационный документ, представленный Республикой Корея
 - Информационный документ, представленный Таиландом
 - Информационный документ, представленный ИАТА
 - Информационный документ, представленный Международной коалицией за устойчивую авиацию (ИКСА)
 - Информационный документ, представленный Латиноамериканской ассоциацией воздушного и космического права (ALADA)
 - Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиации и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения (Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер)

1. Исполнительный комитет возобновил (EX/2) рассмотрение пункта 22 повестки дня. В связи с обеспокоенностью, выраженной ранее некоторыми государствами в отношении глобальных амбициозных целей ИКАО и их связи с предлагаемой глобальной системой РМ (CORSIA), Председатель сделал предложение, которое было принято – приостановить рассмотрение проекта "Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" (WP/49) до окончания обсуждения вопроса о глобальной системе РМ для международной авиации.

Обращение Исполнительного секретаря РКИК ООН Патрисии Эспиносы

2. От имени Исполнительного комитета Председатель приветствовал Исполнительного секретаря РКИК ООН Патрисию Эспиносу. Исполнительный секретарь выразила благодарность за предоставленную возможность присоединиться к обсуждению Исполнительным комитетом вопросов охраны окружающей среды, которые имеют огромное значение для достижения целей, поставленных международным сообществом в 2015 году в Парижском соглашении об изменении климата и в Повестке дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года. Она подчеркнула важность вклада, который может внести ИКАО под компетентным руководством Президента Совета, и поблагодарила все делегации и сотрудников Секретариата за их усердную работу и стремление развивать глобальную систему РМ для международной авиации. Исполнительный секретарь РКИК ООН отметила, что в прошлом году Цели в области устойчивого развития (ЦУР) и Парижское соглашение обозначили исторический поворот к более устойчивому миру. Эти соглашения могут трансформировать прежнюю модель роста и развития и создать новую, которая обеспечит низкие уровни эмиссии и одновременно будет обладать высокой степенью гибкости. Такое изменение принесет благосостояние будущим поколениям на нашей планете. Для международной авиации, которая обеспечила мобильность населения и дала толчок развитию экономики, настало время определить, как она может содействовать такой глобальной и амбициозной трансформации.

3. Исполнительный секретарь РКИК ООН подчеркнула, что Парижское соглашение дало сильный и ясный сигнал относительно того, что глобальная эмиссия парниковых газов должна достигнуть максимума как можно скорее и быстро снизиться до уровня климатической нейтральности во второй половине XXI века. Согласно научным исследованиям это должно быть сделано, чтобы достигнуть цели удержания роста глобальной средней температуры на уровне намного ниже 2 °С. Именно об этом договорились все государства на 21-й сессии Конференции сторон (COP21) Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН), проведенной в Париже в ноябре-декабре 2015 года. Отметив, что продемонстрированная тогда международная солидарность сохранилась в 2016 году, Исполнительный секретарь РКИК ООН подчеркнула, что выполнение обязательств, принятых в 2015 году всеми государствами, большими и малыми, была широко поддержана промышленными отраслями, инвесторами, государствами и городами, и что теперь наступила очередь международной гражданской авиации внести свой вклад в достижение общих глобальных целей. Она напомнила, что на специальном мероприятии, проведенном Генеральным секретарем ООН Пан Ги Муну 21 сентября 2016 года, многие государства взяли обязательство реализовать изменения, ведущие к более совершенному и устойчивому миру. С этой целью 31 государство сдало на хранение свои документы о ратификации Парижского соглашения, при этом общее количество ратификаций увеличилось до 60, что соответствует

примерно 48 % глобальной эмиссии ПГ. Исполнительный секретарь РКИК ООН подчеркнула, что теперь появилась возможность того, что Парижское соглашение вступит в силу к COP22, которая состоится в Марракеше, Марокко, в ноябре 2016 года, что ранее, даже в декабре 2015 года, когда это Соглашение было принято, казалось нереальным.

4. Исполнительный секретарь РКИК ООН отметила, что воздействие международной авиации на климат растет. В настоящее время оно сравнимо с воздействием на климат такой страны, как Германия, и эмиссия от авиационной отрасли увеличивается с ростом населения и благосостояния. Отметив, что глобальная амбициозная цель ИКАО обеспечить стабилизацию эмиссии CO₂ на уровне 2020 года является хорошим началом, она предложила Ассамблее повысить свои амбиции до соответствия цели Парижского соглашения. Подчеркнув, что каждое государство и каждый сектор экономики должны повысить свои амбиции, поскольку деятельность в этой области до созыва COP21, была недостаточной для достижения целей, заявленных в Парижском соглашении, Исполнительный секретарь РКИК ООН отметила, что имеется несколько областей, в которых ИКАО могла бы повысить амбиции авиационной отрасли и показать, что эта глобальная отрасль готова к тому, чтобы возглавить эти радикальные изменения. В первую очередь необходимо незамедлительно активизировать внедрение мер и средств, способных снизить "углеродный след" международной авиации. Без этих средств будет невозможно создать лучшее будущее для авиационной отрасли. Если не будут предприняты немедленные меры, придется расплачиваться за бездействие. Это приведет к физическим рискам, поэтому многие аэропорты, партнеры ИКАО, сами начали переходить к климатически нейтральной эксплуатации.

5. Исполнительный секретарь РКИК ООН отметила, что второй мерой, которую могла бы осуществить ИКАО, является расширение среднесрочной глобальной амбициозной цели и установление долгосрочной цели. Напомнив, что это уже включено в рабочую программу Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP), она заявила, что с оптимизмом ожидает, что деятельность ИКАО будет полностью соответствовать Парижскому соглашению.

6. Исполнительный секретарь РКИК ООН отметила, что ИКАО может также задать тон и стимулировать взаимодействие национальных и международных амбициозных целей. Многие государства уже регулируют климатическое воздействие национальной авиации, что может существенно улучшить определяемый на национальном уровне вклад (NDC) в деятельность в соответствии с Парижским соглашением. Способы варьируются от торговли эмиссионными квотами до компенсации в связи с устойчиво производимыми альтернативными видами топлива. Поддержка этих методов со стороны ИКАО жизненно необходима, но, возможно, самой важной деятельностью, которую ИКАО могла бы осуществить в целях изменения международной авиации, было бы утверждение рыночного подхода к сокращению эмиссии. Рыночный подход, воплощенный в предложенной Системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), мог бы эффективно и экономно способствовать достижению цели сокращения эмиссии. Исполнительный секретарь РКИК ООН предложила сообществу международной авиации и ИКАО внедрить CORSIA и включить ее в постоянно увеличивающееся число рыночных мер по противодействию изменению климата во всем мире. Рекомендовав всем государствам – членам ИКАО добровольно участвовать в этой системе, чтобы обеспечить охват наибольшего возможного объема эмиссии CO₂ международной авиации, она подчеркнула, что CORSIA создает прекрасную возможность установить баланс между потребностью обеспечить мобильность населения и научно обоснованной необходимостью сократить эмиссию с такой скоростью и в таких масштабах, которые помогли бы стабилизировать климатическую систему.

7. Исполнительный секретарь РКИК ООН подчеркнула, что стабильная климатическая система является основой безопасного, устойчивого, здорового и процветающего

мира для всех. В настоящее время инвесторы учитывают проблему изменения климата и рассматривают возможность вложений в "экологические облигации". Предприятия ищут устойчивые цепочки поставок и предлагают приспособленные к климатическим условиям продукты с низким уровнем эмиссии. Городские и региональные власти инвестируют в системы, устойчивые к внешним воздействиям, обращаются к чистым источникам энергии и сотрудничают в стремлении обеспечить своим гражданам преимущества экономической политики, не причиняющей ущерба климату. Отметив, что возможность участия в изменениях, с которыми государства согласились, приняв Парижское соглашение и ЦУР, открыта для всех, Исполнительный секретарь РКИК ООН подчеркнула, что это та возможность, которую авиация могла бы использовать для своей выгоды. Напомнив, что ИКАО долгое время возглавляла это направление и что стремление исследовать новые методы, испытывать новые меры и предпринимать решительные действия были отличительной чертой авиации с самого начала, она подчеркнула, что сегодня такие действия доступны для всех заинтересованных сторон в авиации. Исполнительный секретарь РКИК ООН выразила уверенность в том, что Ассамблея предпримет меры, с тем чтобы помочь международной авиации определить изменения, которые направят мир на путь, ведущий к устойчивому, безопасному для климата будущему и обеспечат благосостояние для всех. Она надеется на успешные результаты работы Ассамблеи, которые могли бы стать частью прогресса в этом направлении, о котором будет проинформирована COP22, которая состоится в Марракеше (Марокко) в ноябре 2016 года.

*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области охраны окружающей среды.
Глобальная система рыночных мер (PM)*

8. Генеральный секретарь представила документ WP/52, в котором Совет сообщил о деятельности Организации по разработке глобальной системы PM для международной авиации, осуществленной в соответствии с резолюцией A38-18 Ассамблеи. Значительный объем работы был проделан ИКАО в течение трехлетнего периода с помощью целенаправленных усилий государств, авиационной отрасли и других заинтересованных сторон, включая встречи высокого уровня и специальные технические группы, обсуждающие различные принципы структуры и внедрения глобальной системы PM. Она выразила признательность всем, кто занимался этой сложной задачей. В п. 2 документа WP/52 указан ряд вопросов, которые необходимо рассмотреть, чтобы Ассамблея могла выработать наилучший возможный консенсус, а в добавлении В содержится проект текста резолюции Ассамблеи по глобальной системе рыночных мер (PM). Ассамблее предлагается предпринять действия, предложенные Советом в краткой справке документа WP/52 и: а) признать деятельность, осуществленную Организацией в связи с просьбой 38-й сессии Ассамблеи ИКАО относительно разработки системы PM для международной авиации, которая кратко излагается в добавлении А этого документа; и б) принять предлагаемое "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)*", представленное в добавлении В.

9. Председатель Исполнительного комитета согласился с замечаниями Генерального секретаря относительно объема работы, выполненной ИКАО и ее государствами-членами в сотрудничестве с авиационной отраслью и другими заинтересованными сторонами с 2013 года: пятнадцать совещаний Консультативной группы Совета по вопросам охраны окружающей среды (EAG), материал для которых был предоставлен CAEP по результатам большого объема технической и аналитической работы; два раунда региональной информационно-разъяснительной деятельности, проведенных в рамках программы Глобальных диалогов в сфере авиации (GLADS); два совещания Группы высокого уровня по глобальной системе PM (HLG-GMBM); совещание высокого уровня, проведенное в мае 2016 года; ряд двусторонних и многосторонних консультаций, проведенных в течение лета 2016 года; совещание неофициальной группы "друзья Президента" в августе 2016 года; и последующее совещание Совета (208/16), в результате

которого Ассамблее было представлено на рассмотрение данное предложение. Он подчеркнул, что делегатам не следует недооценивать осуществленный объем работы и проявленную самоотдачу государств-членов, авиационной отрасли, неправительственных экологических организаций (НПО) и других заинтересованных сторон, как на техническом, так и на политическом уровне, при обсуждении различных подходов к глобальной системе РМ, согласовании различных мнений и итоговом составлении проекта представленной им резолюции.

10. Делегат Словакии представил документ WP/414 [*Европейская позиция по глобальной системе рыночных мер для эмиссии международной авиации*] от имени ЕС, его государств-членов и других государств – членов ЕКГА. Он высказал мнение, что воздействие эмиссии CO₂ на изменение климата оказалось реальностью, в отношении которой международное сообщество должно найти решение. Международной авиации следует внести серьезный вклад в эту важнейшую работу, и ожидается, что Ассамблея сможет согласовать первую в истории глобальную отраслевую систему компенсации эмиссии, которая будет обоснованной, надежной и эффективной. Оценив огромный объем подготовительной работы по составлению рассматриваемого проекта резолюции, он отметил, что предложенный текст не является совершенным и обеспокоенность Европы в связи с этим ясно отражена в документе WP/414. Выразив признательность по поводу того, что текст проекта резолюции представляет собой компромисс, в котором выдержан баланс между государствами с различными уровнями экономического развития, европейские государства поддержали этот баланс и считают приемлемой предлагаемую систему. В Братиславской декларации от 3 сентября 2016 года 44 государства – члена ЕС и ЕКГА выразили свое стремление присоединиться к этой системе с самого начала. Он с удовлетворением отметил, что многие другие государства уже выразили такое же стремление, и европейские государства призвали другие государства, в особенности крупные авиационные государства, также принять добровольное участие с самого начала внедрения этой системы и представить свои декларации до окончания Ассамблеи, поскольку было бы просто невозможно завершить Ассамблею без заключения соглашения о введении обоснованной, надежной и эффективной глобальной системы рыночных мер.

11. Делегат Индии представил документ WP/412, в котором Индия, Китай и Российская Федерация предложили поправки к некоторым положениям проекта резолюции по глобальной системе РМ, представленного в документе WP/52, чтобы согласовать их с принципами общей, но дифференцированной ответственности (CBDR), и положением об особых обстоятельствах и соответствующих возможностях государств (SCRC), содержащимися в РКИК ООН и Парижском соглашении, а также с принципами недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, содержащимися в Чикагской конвенции, и принять во внимание обеспокоенность развивающихся стран. Соавторы предложили, в частности: проанализировать глобальную систему РМ после экспериментального и первого этапов, чтобы определить структурные параметры второго этапа с 2027 года, такие как пороговое значение коммерческих тонно-километров для освобождения государств и конкретные индивидуальные темпы в рамках динамичного подхода с 2030 года; признание того, что "ведущую роль будут играть развитые государства"; распределение компенсационных обязательств на основе определяемого на национальном уровне вклада (NDC) отдельными участвующими государствами или по формуле, представленной в п. 9 проекта текста резолюции; использование различных пороговых значений для привлечения к системе новых участников из развитых и развивающихся стран; неприменение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) к требованиям по мониторингу, отчетности и верификации (MRV) и различные сроки внедрения MRV государствами, участвующими в различных этапах системы. Ассамблее было предложено принять представленные изменения к проекту резолюции, содержащиеся в добавлении В к документу WP/412.

12. Делегат Гватемалы и Испания представили документ WP/449 [*Альянс по устойчивому развитию авиации (ALAS)*]. Делегат Гватемалы выразил признательность всем, кто оказал содействие ALAS, который был создан Федеральным авиационным управлением (ФАУ) (Соединённые Штаты Америки), Генеральным директором гражданской авиации (DGAC) Гватемалы и Государственным агентством по безопасности полетов (AESA) Испании. Цель ALAS состоит в том, чтобы стимулировать реализацию программ и проектов по созданию экологичного, социально ориентированного и экономически устойчивого авиационного сектора, в рамках которых особое внимание уделяется последовательной выработке подхода к сокращению эмиссии. Основные цели ALAS включают стимулирование внедрения компенсационных механизмов в соответствии с амбициозными экологическими целями ИКАО, а также сотрудничество с другими государствами и организациями в этой области. Эта глобальная деятельность направлена на то, чтобы объединить государства Севера и Юга для достижения экологических целей, избегая при этом полярности мнений, что часто являлось источником трудностей, и таким образом продемонстрировать солидарность, которая должна восторжествовать во всем мире. Ассамблее предлагается: а) принять к сведению информацию, представленную в документе WP/449; б) предложить другим государствам и организациям присоединиться к этой инициативе; и в) подчеркнуть необходимость сотрудничества между государствами в целях внедрения CORSIA.

13. Делегат Катара представил документ WP/182 (*Признание "первопроходцев" в структуре системы глобальных рыночных мер, касающихся влияния международной авиации на изменение климата*). В этом документе Катар одобрил работу ИКАО по снижению углеродного следа гражданской авиации и отметил, что резолюции A37-19 и A38-18 Ассамблеи заложили основу для достижения цели, состоящей в том, чтобы гражданская авиация содействовала глобальным усилиям по ограничению влияния на изменение климата до приемлемых и экономически обоснованных уровней. Его мнение основывается на пункте i) приложения к резолюциям A37-19 и A38-18 Ассамблеи, в котором предусматривается, что "РМ должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;". Кроме того, в пункте 23 постановляющей части резолюции A38-18 Ассамблеи, отмечается, что "корректировка требований к эксплуатантам воздушных судов в отношении применения РМ может проводиться на основании быстрых темпов роста, скорейшего принятия мер по повышению топливной эффективности и применения специальных положений в отношении новых участников;". Одобрив и высоко оценивая различные предложения по внедрению глобальной системы РМ для международной авиации, Катар отметил, что предлагаемый проект резолюции не включает важный структурный элемент, под которым понимается общеизвестный термин "первопроходцы", использованный в указанном пункте i). Отсутствие признания их роли будет служить для авиакомпаний демотиватором и сдерживать их усилия по повышению эффективности своей деятельности более высокими темпами, чем в среднем по отрасли. Ассамблее предлагается включить признание "первопроходцев" в любую глобальную систему РМ, которая может быть принята, путем предоставления компенсаций авиакомпаниям, которые в определенный период времени до года внедрения CNG достигли лучших, чем в среднем по отрасли, уровней эффективности, измеряемых либо соотношением эмиссии к коммерческим тонно-километрам (РТК), либо соотношением РТК/эмиссия.

14. Делегат Индонезии представил документ WP/211 Revision No. 1, в котором изложена позиция его государства в отношении некоторых ключевых элементов проекта резолюции по глобальной системе РМ, включая использование устойчиво производимых альтернативных видов топлива (пункт 5 постановляющей части); поэтапное внедрение (пункт 7 постановляющей части); распределение компенсационных обязательств (пункт 9 постановляющей части); и внедрение (пункт 17 постановляющей части). В отношении пункта 5 постановляющей части, Индонезия соглашается с тем, что необходимо разработать методологию, чтобы обеспечить

уменьшение компенсационных обязательств эксплуатантов по эмиссии в конкретном году благодаря использованию устойчиво производимых альтернативных видов топлива на индивидуальной основе, что будет отражать все элементы корзины мер. В отношении пункта 9 постановляющей части о распределении компенсационных обязательств, Индонезия одобрила динамичный переход от первоначального секторального к индивидуальному подходу за время действия этой системы. В отношении пункта 17 постановляющей части Индонезия приняла на себя обязательство предпринять специальные усилия до 2021 года с тем, чтобы ускорить и гармонизировать внедрение глобальной системы РМ, включая определение экспериментального этапа внедрения систем мониторинга, отчетности и верификации (MRV).

15. Ассамблее предлагается, в частности: отметить стремление Индонезии предпринять действия на раннем этапе в целях внедрения глобальной системы РМ и добровольно принять в этом участие с самого начала; обеспечить уменьшение компенсационных обязательств эксплуатантов по эмиссии в конкретном году благодаря использованию устойчиво производимых альтернативных видов топлива на индивидуальной, а не секторальной основе; и поддержать разработку единиц эмиссии, связанных с национальной программой снижения углеродного следа и экономии, включающей такое снижение или экономию в результате защиты лесов (например, программа ООН СВОД), использования механизма чистого развития (МЧР) и внедрения совместного механизма сокращения эмиссии; и установить льготу для проектов по снижению углеродного следа и экономии в развивающихся экономиках и наименее развитых государствах.

16. Представляя документ WP/233 (*Ключевые структурные элементы глобальной системы рыночных мер для международной авиации. Позиция Бразилии*), делегат Бразилии отметил, что основным предметом обсуждения, происходившего в ходе разработки предлагаемой глобальной системы РМ, был вопрос о том, как снизить влияние эмиссии гражданской авиации на изменение климата, в то же время учитывая провозглашенный РКИК ООН принцип общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) и принцип недискриминации в Чикагской конвенции. Бразилия считает, что принцип CBDR должен быть отражен в предлагаемом Советом проекте резолюции (WP/52), включая, в частности, постепенную реализацию; и развивающиеся страны, чьи авиационные рынки менее развиты, чем у развитых стран, и имеют потенциал роста, должны иметь право присоединиться к глобальной системе РМ на втором этапе, чтобы обеспечить себе больше пространства для развития, учитывая разную историческую ответственность за изменение климата.

17. Делегат Бразилии затем представил документ WP/234 (*Распределение компенсационных обязательств в рамках ГРМ*), в котором кратко изложены технические доводы в поддержку принятого полностью (100 %) секторального подхода к распределению компенсационных обязательств, с целью избежать нарушения рыночного равновесия и создания непропорционального бремени на развитие международных воздушных перевозок в некоторых регионах. Он также напомнил, что в пункте 9 постановляющей части проекта резолюции (WP/52) для системы предлагается полностью (100 %) секторальный подход на первых трех этапах с переходом к более индивидуальному подходу на двух заключительных этапах. На первых трех этапах авиакомпания будут платить в соответствии с их долей рынка или, точнее, с их долей эмиссии, тогда как на заключительных двух этапах они будут платить в соответствии с их долей рынка и их темпами роста. Бразилия подчеркнула тот факт, что использование индивидуального подхода может стать причиной существенного нарушения рыночного равновесия, когда две авиакомпании имеют различные компенсационные обязательства на одном и том же маршруте, что будет противоречить принципу недискриминации, предусмотренному в Чикагской конвенции. Бразилия подчеркнула, что внедрение глобальной системы РМ должно отвечать интересам сохранения целостности окружающей среды и соответствовать положениям РКИК ООН. На этой Ассамблее государства-члены должны послать четкий сигнал о том, что единица эмиссии,

созданная механизмами, установленными в рамках РКИК ООН, будет автоматически отвечать требованиям глобальной системы РМ. Бразилия провела многочисленные переговоры с другими государствами-членами по этому ключевому элементу своей позиции и уверена в том, что текст, тщательно проработанный в августе 2016 года на совещании неофициальной группы "друзья Президента", найдет широкую поддержку и станет частью окончательного текста резолюции.

18. Делегат Бразилии подчеркнул готовность его государства к компромиссу, чтобы достичь соглашения по глобальной системе РМ, так как это позволит избежать несогласованности национальных и региональных систем, которая дорого обойдется авиационной отрасли. Подчеркнув, что успех Ассамблеи зависит от желания государств обдумать, как текст проекта резолюции, предложенный Советом в документе WP/52, можно сделать более убедительным и всесторонним, он выразил надежду, что Ассамблея достигнет соглашения, в котором будет найдено равновесие между принципами Чикагской конвенции и РКИК ООН, и еще раз повторил, что достижение такого соглашения имеет важнейшее значение для устойчивого развития гражданской авиации.

19. Делегат Малайзии представил документ WP/343, в котором отражена позиция его государства в отношении проекта резолюции о глобальной системе РМ. Малайзия поддержала инициативу ИКАО, которая, по ее мнению, является основополагающей для обеспечения продолжения функционирования авиационной отрасли на основе принципов экологической ответственности и, соответственно, выразила желание добровольно принять участие в этой системе с самого начала. Малайзия поддержала поэтапное внедрение этой системы, принятое на основе консенсуса государств-членов. Кроме того, Малайзия поддержала секторальный подход к распределению компенсационных обязательств. Ассамблее предлагается, в частности, принять во внимание поддержку Малайзией деятельности ИКАО в области смягчения влияния углеродной эмиссии от международной авиации путем внедрения глобальной системы РМ.

20. Делегат Российской Федерации представил документ WP/387, содержащий общий анализ негативных последствий, связанных с внедрением системы CORSIA, и предложил альтернативный подход к решению экологических проблем на основе механизма чистого развития (МЧР) для международной гражданской авиации (ACDM) в качестве основы для внедрения глобальной системы РМ. В документе выделены следующие негативные последствия, связанные с внедрением CORSIA: эта система противоречит стратегической цели ИКАО "*Охрана окружающей среды*" и усилиям государств – членов ИКАО, направленным на снижение эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации; она будет иметь исключительно негативные последствия для реализации главной стратегической цели ИКАО "*Безопасность полетов*"; она явится инструментом использования международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других промышленных секторов; и она приведет к серьезным искажениям рыночных отношений в результате подавления быстрорастущих авиакомпаний в развивающихся государствах и в странах с переходной экономикой, стимулируя недобросовестную конкуренцию, что очевидно противоречит духу и букве Конвенции о международной гражданской авиации, а также ЦУР ООН.

21. В документе также детально изложено предложение Российской Федерации, которое предусматривает создание механизма мобилизации доступных ресурсов для международной гражданской авиации путем введения экологического взноса государств в размере, исчисляемом по единой ставке сбора с каждой тонны авиационного топлива, заправляемого для выполнения международных полетов, в целях финансирования экологически эффективных авиационных проектов в развивающихся государствах. Российская Федерация подчеркнула, что предлагаемый ACDM будет легко управляемым, потребует минимальных

накладных расходов и окажет положительное влияние на сокращение эмиссии. Кроме того, этот механизм будет основан на принципе добровольного участия в соответствии с Чикагской конвенцией. Ассамблее было предложено рассмотреть альтернативный проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в документе WP/387, который предусматривает внедрение глобальной системы РМ на основе АСДМ.

22. Подчеркнув, что было бы целесообразно принять предлагаемый его государством механизм АСДМ, делегат Российской Федерации напомнил о заявлении, сделанном недавно заместителем директора "Центра Гиндалла по исследованиям в области изменения климата" г-ном Кевином Андерсоном о том, что CORSIA будет представлять опасность для окружающей среды и обязательно приведет к росту эмиссии CO₂ во всем мире. Он отметил, что мнение Российской Федерации по поводу эффективности предлагаемой системы АСДМ разделяют более 80 различных организаций, занимающихся вопросом изменения климата.

23. Делегат Канады представила документ WP/411 (*Мнение Канады относительно структуры глобальной системы рыночных мер*), в котором подчеркнуто, что ее государство поддерживает решение проблемы эмиссии CO₂ международной гражданской авиации путем применения корзины мер, одним из элементов которой является глобальная система РМ. Канада безусловно осознает важность этой меры, с помощью которой достигаются надежные результаты в сфере экологии, но в то же время признает необходимость принимать во внимание различия в возможностях и уважать принцип недискриминации. Канада признает, что проект резолюции по глобальной системе РМ, содержащийся в документе WP/52, явился результатом значительных усилий по нахождению компромисса и что его элементы будут работать только в случае их применения в одном пакете. Канада верит, что этот пакет сбалансирован и отражает многочисленные точки зрения различных государств, а не мнение какого-либо одного государства или группы государств об идеальном решении. Поблагодарив государства-члены за их конструктивные усилия и усердную работу, в особенности после предыдущей Ассамблеи, Канада подтвердила свое намерение добровольно участвовать в CORSIA с момента запуска этой программы в 2021 году и призывает все государства-члены присоединиться к ней как можно раньше.

24. Делегат Чили представил документ WP/428, в котором изложены замечания его государства по проводимой САЕР технической работе в области разработки MRV, EUC и реестров глобальных рыночных мер (WP/52). Чили полагает, что все государства-члены должны иметь доступ к обсуждениям в САЕР, чтоб иметь возможность внести в них свой вклад, в частности, по поводу указанных трех основных структурных элементов системы, которые должны быть разработаны Советом при технической помощи со стороны САЕР. В настоящее время доступ к обсуждениям в САЕР имеют только государства, являющиеся членами САЕР и наблюдателями в нем. Он подчеркнул, что такое ограничение не предусмотрено ни директивами, ни кругом полномочий САЕР; это предусмотрено только правилами использования защищенного портала САЕР. Далее он подчеркнул, что, с учетом того, что Совет должен принять указанные структурные элементы к 2018 году, а для получения права голоса требуется два последовательных цикла работы САЕР, только 25 государств – членов САЕР (максимальное количество членов САЕР) будут иметь возможность полноценно участвовать в таких обсуждениях, а остальные 166 государств-членов не смогут высказать свое мнение по этим основным элементам, даже если представитель того или иного государства-члена будет назначен экспертом сразу после Ассамблеи.

25. Чили осознает важность соблюдения конфиденциальности в отношении некоторых существенных вопросов, таких как результаты проверки ИКАО авиационной безопасности и коммерческая информация. Соответственно такая закрытая информация должна обозначаться как

"конфиденциальная", что даст возможность предоставлять остальную информацию всем государствам-членам. Чили подчеркнула, что получение доступа к обсуждениям и разработке MRV, EUC и реестров не только согласуется с принципом транспарентности, но также является правом любого государства – члена ИКАО, в особенности учитывая тот факт, что все государства должны будут внедрять глобальную систему РМ. Было подчеркнуто, что государства-члены имеют доступ к обсуждениям и документам других экологических комитетов, таких как Комитет по защите морской среды (КЗМС) Международной морской организации (ИМО). Чили предложила внести следующий новый пункт в постановляющую часть проекта резолюции в документе WP/52: "*постановляет*, что все обсуждения в САЕР в отношении глобальной системы РМ, а также MRV, EUC и реестров должны быть доступны всем государствам – членам ИКАО, если только указанный материал не был обозначен как конфиденциальный;". Чили предложила Ассамблее принять во внимание ее мнение в отношении будущей работы САЕР, связанной с CORSIA.

26. Делегат Соединенных Штатов Америки представил документ WP/448, в котором изложена позиция его государства в отношении предлагаемой глобальной системы РМ. Хотя проект резолюции по этому вопросу (WP/52) не отражает предпочитаемые США результаты по многим элементам системы, он является тщательно сбалансированным пакетом мер, отражающим с трудом достигнутые компромиссы всех сторон, имеющие целью привлечь во внимание конкретную обеспокоенность конкретных стран и групп стран, и США поэтому приветствуют этот проект и решительно одобряют его принятие Ассамблеей. Были отмечены следующие пять важных компромиссов: во-первых, проект резолюции предполагает добровольное участие в экспериментальном этапе и первом этапе, вследствие обеспокоенности стран, которые не хотят основывать свое участие на раннем этапе на РТК, доходе на душу населения или на сочетании этих факторов; во-вторых, проект резолюции расширил ранее согласованные освобождения, освобождая от участия во втором этапе государства, общий показатель коммерческих тонно-километров которых ниже 0,5 %; таким государствам рекомендуется участвовать в ГРМ по мере их готовности, и некоторые государства уже выбрали этот вариант; в третьих, он включает положение, которое даст государствам возможность выйти из экспериментального этапа и первого этапа, и призывает к расширению участия в ранних этапах тех государств, которые все еще могут иметь озабоченности в отношении последствий внедрения этой системы; в-четвертых, в проекте резолюции изложен подход, предполагающий 15 лет функционирования системы, предоставляя авиакомпаниям информацию, необходимую для планирования их деловой деятельности и в то же время давая возможность вносить изменения в ее структуру на основании комплексного анализа, проводимого Советом каждые три года; в-пятых, он предполагает прагматичный подход к распределению компенсационных обязательств среди эксплуатантов, с учетом различий в темпах их роста, и в то же время создавая для эксплуатантов более эффективные стимулы со временем сокращать их эмиссию, что особенно важно для Соединенных Штатов Америки.

27. Соединенные Штаты Америки призвали все государства-члены присоединиться к ним и поддержать принятие проекта резолюции по глобальной системе РМ, содержащегося в документе WP/52, чтобы обеспечить выполнение ИКАО ее мандата, принятого 38-й сессией Ассамблеи. Это историческая возможность, и международная авиационная отрасль призвала государства воспользоваться ею. Кроме того, это пошлет мощный сигнал всему миру об обязательстве сообщества международной авиации обеспечить устойчивый рост отрасли, одновременно решая вопросы воздействия авиации на изменение климата. Соединенные Штаты Америки намереваются участвовать в глобальной системе РМ с самого начала и готовы сотрудничать с ИКАО и другими государствами-членами, чтобы оказать помощь в наращивании потенциала тем государствам-членам, которые в этом нуждаются, для предоставления им возможности участвовать в ГРМ. Инициатива ALAS, созданная Гватемалой, Испанией и

Соединенными Штатами Америки (WP/449), является примером приверженности США работе по наращиванию потенциала.

28. Наблюдатель от ИАТА представил документы WP/153 Revision No. 1 (*Комментарии по поводу экономических последствий внедрения глобального механизма компенсаций выбросов углерода*) и WP/154 Revision No. 1 (*Поэтапное внедрение глобальных рыночных мер*). Он подчеркнул, что ИАТА, от имени широкого авиационного сообщества, решительно поддержала проект резолюции по глобальной системе РМ в его сегодняшнем, тщательно разработанном виде, поскольку ИАТА считает, что CORSIA обеспечит эффективные меры для решения проблемы авиационной эмиссии CO₂, при одновременном сведении к минимуму нарушений равновесия в силу рыночных или конкурентных особенностей. Высоко оценивая большую работу, проделанную Советом и государствами при разработке проекта резолюции, ИАТА отмечает уникальную ситуацию, когда CORSIA получила широкую поддержку от многих государств, от авиационной отрасли и, что очень важно, от гражданского общества, как было четко заявлено ИКСА в документе WP/206. ИАТА поздравила более 60 государств, которые выразили намерение присоединиться к CORSIA с самого начала.

29. Авиакомпании оказались в очень необычной ситуации, когда попросили ввести внешнее регулирование в этой области. Поскольку авиакомпании должны обращать самое серьезное внимание на расходы, любое предложение, влекущее за собой дополнительные затраты, является проблемным вопросом для этой отрасли. Многие государства также подняли этот вопрос. В своем документе WP/153 Revision No. 1 ИАТА продемонстрировала, что соответствующие затраты отрасли, оставаясь существенными, будут более управляемыми, если будут помещены в правильный контекст. Ассамблее предложено принять во внимание этот анализ при обсуждении последствий внедрения CORSIA.

30. В своем документе WP/154 Revision No. 1 ИАТА высказалась в поддержку поэтапного подхода, представленного в проекте резолюции, поскольку считает, что это будет эффективным способом обеспечить возможность дифференцированного применения CORSIA, при одновременном сведении к минимуму нарушений рыночного равновесия. ИАТА считает, что CORSIA, принятая в том виде, в котором она представлена в документе WP/52, дополнит уже имеющуюся корзину мер, обеспечит отрасли возможность решать проблему эмиссии CO₂ наиболее эффективным и экономически выгодным способом и одновременно позволит продолжать играть очень важную роль, способствуя устойчивому развитию мирового сообщества и экономики. Ассамблее предложено принять во внимание мнение ИАТА во время обсуждения вопроса о поэтапном внедрении CORSIA, учитывая особые обстоятельства и соответствующие возможности государств (SCRC) при одновременном сведении к минимуму нарушений рыночного равновесия.

31. Наблюдатель от МСА представил документы WP/155 Revision No. 1 (*Позиция отрасли в отношении глобальных рыночных мер для международной авиации*) и WP/413 (*Позиция отрасли в отношении добровольного участия в CORSIA*), соавторами которых являются МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА, которые все вместе представляют всемирную авиационную отрасль. Соавторы поздравили ИКАО и ее государства-члены с проведением огромной работы, предпринятой широким кругом экспертов после предыдущей Ассамблеи, чтобы создать CORSIA. Они решительно поддержали соответствующее предложение Совета (WP/52) и с удовлетворением отметили широкую поддержку со стороны 62 государств, представляющих более 80 % международной авиационной деятельности, которые обязались присоединиться к CORSIA с самого начала. Соавторы призвали другие государства последовать этому примеру. Они считают, что предложение Совета, представленное в документе WP/52, соответствует многим принципам, указанным в документе WP/155 Revision No. 1, поскольку оно предполагает дифференцированный

подход без излишнего нарушения рыночного равновесия и осуществляемый наиболее экономичным способом. Подчеркнув, что вопрос времени имеет важное значение и что устойчивое будущее начинается сегодня, соавторы отметили, что для эффективного и своевременного внедрения CORSIA необходимо достигнуть соглашения по ее ключевым элементам на этой Ассамблее. Они подчеркнули свою приверженность тесному сотрудничеству с ИКАО в области наращивания потенциала и информационно-разъяснительной работы, которая будет необходима всем заинтересованным сторонам в отрасли, чтобы обеспечить успешное внедрение системы. В заключение соавторы подчеркнули, что принятие CORSIA не означает, что авиационная отрасль перестанет заниматься повышением эффективности с помощью новых технологий и эксплуатационных возможностей; напротив, она будет по-прежнему целенаправленно заниматься решением этих вопросов и призывает все государства присоединиться к этой работе. Соавторы настоятельно рекомендовали государствам достигнуть соглашения в отношении CORSIA на этой Ассамблее и попросили их продемонстрировать стремление быть лидерами в содействии росту авиационной отрасли и поддержке мировой экономики.

32. Наблюдатель от Всемирного банка представил документ WP/248 (*Поддержка для принятия глобальной рыночной меры со стороны 39-й Ассамблеи ИКАО*), который он определил скорее как предложение государствам-членам, чем как технический или политический документ. Хотя принятие глобальной системы РМ в качестве части корзины мер даст международной авиации лидирующую позицию в области противодействия изменению климата, важно принять к сведению, что если Ассамблея примет проект резолюции, перед государствами-членами встанет новая задача с амбициозными сроками выполнения – разработать и создать необходимую инфраструктуру, чтобы выполнить требования, связанные с глобальной системой РМ. В случае если отсутствие потенциала и финансовые ограничения не позволят государствам-членам присоединиться к этой системе на ранних этапах, Группа Всемирного банка может сыграть важную роль как институт развития. Наблюдатель напомнил, что последние 20 лет Всемирный банк через свой Отдел по вопросам климата и углеродному финансированию играет роль первопроходца в развитии и поддержания рынков углерода, не только находя источники эмиссии от имени государств, но также работая с государствами-клиентами по вопросам зрелости рынка, MRV, а также создания и подключения реестров. В настоящее время Всемирный банк внедряет новые инструменты в рамках Парижского соглашения 2015 года. Если проект резолюции о глобальной системе РМ будет принят, специалисты по изменению климата во Всемирном банке будут готовы применить свой опыт на рынках углерода и направить финансовые ресурсы на поддержку усилий развивающихся государств по наращиванию необходимого потенциала и инфраструктуры с целью соблюдения требований CORSIA. Уже началось обсуждение с Группой по охране окружающей среды ИКАО возможности партнерства в области наращивания потенциала, а также начались консультации с некоторыми государствами-членами и другими международными организациями. Всемирный банк надеется на положительное решение Ассамблеи, чтобы он мог доработать и оформить указанное партнерство с Секретариатом и государствами-членами.

33. Было отмечено, что также были представлены следующие информационные документы: WP/431 (*Introducing emissions monitoring experiences for aviation in Republic of Korea – только на английском языке*), представленный Республикой Корея; WP/443 [*Thailand voluntary emissions reduction (T-VER) program - только на английском языке*], представленный Таиландом; WP/163 [*Глобальные рыночные меры в отношении международной авиации – мониторинг, отчетность и верификация (MRV), критерии единиц эмиссии (EUC) и реестров*], представленный ИАТА; WP/206 [*ICAO's global market-based measure (GMBM) - только на английском языке*], представленный ИКСА; WP/377 (*Elementos esenciales para un acuerdo global en MBM - только на испанском языке*), представленный ALADA; и WP/465 (*Plan de acción para la reducción de*

emisiones de CO₂ en la República Dominicana - только на испанском языке), представленный Доминиканской Республикой.

Обсуждение

34. Выразив поддержку предлагаемой глобальной системе РМ (CORSA), представленной в проекте резолюции, содержащемся в добавлении В к документу WP/52, делегат Тринидада и Тобаго подчеркнул, что эта экологическая система очень амбициозна, четко сформулирована и ограничивает административное давление на участвующие государства. Он также поддержал позицию, выраженную Соединенными Штатами Америки в документе WP/448 в отношении подхода к распределению компенсационных обязательств согласно пункта 9 постановляющей части проекта резолюции, и позицию, выраженную до этого Сингапуром в отношении малых островных развивающихся государств (SIDS).

35. Напомнив о сказанном Президентом Совета ИКАО во вступительном слове относительно того, что внимание всего мира обращено к Ассамблее ИКАО, делегат Швеции заявила, что ИКАО должна отвечать на возникающие вызовы, одним из которых является изменение климата. Швеция настоятельно рекомендует Ассамблее принять рациональную глобальную систему РМ, которая будет эффективна в достижении связанной с изменением климата глобальной амбициозной цели обеспечения CNG с 2020 года. Сейчас имеется уникальная возможность принять обоснованную, надежную и эффективную систему CORSA, которая станет первой в мире глобальной отраслевой системой компенсации и сокращения эмиссии CO₂ и которая также обеспечит необходимую стабильность авиационной отрасли. Проект резолюции, содержащийся в документе WP/52, был результатом интенсивных переговоров, и упорные усилия в этой связи Президента Совета и Секретариата достойны всяческого одобрения. В ходе переговоров они стремились проявить гибкость и конструктивный подход, чтобы учесть обеспокоенность других государств и регионов. Еще раз заявив о поддержке ее государством проекта резолюции как компромиссного решения, делегат Швеции подчеркнула, что в нем достигнут надлежащий баланс между государствами с разным уровнем развития экономики и авиации. Она также подчеркнула, что Швеция, как одно из 44 государств – членов ЕКГА, обязалась, в соответствии с Братиславской декларацией от 3 сентября 2016 года, добровольно участвовать в CORSA с самого начала, на основании имеющегося текста проекта резолюции. С удовлетворением отметив, что все больше государств выражают желание участвовать в CORSA на добровольной основе с самого начала, делегат Швеции призвала другие государства последовать их примеру. Она подчеркнула, что Швеция, как и Соединенные Штаты Америки, готова вместе с другими государствами учитывать любые возникающие потребности государств в области технической помощи и наращивания потенциала для подготовки к внедрению CORSA, включая разработку SARPS ИКАО в рамках будущей глобальной системы РМ.

36. Делегат Никарагуа поздравил ИКАО в связи с предпринятыми усилиями с целью сократить эмиссию CO₂ международной авиации не только с помощью корзины мер, содержащей технические и эксплуатационные улучшения, такие как навигация, основанная на характеристиках (PBN), совершенствование инфраструктуры и устойчиво производимые альтернативные виды топлива, но также с помощью глобальной системы РМ, предложенной в проекте резолюции, содержащемся в документе WP/52. Однако он подчеркнул, что его государство считает, что необходимо дать более подробное разъяснение механизма внедрения этой системы в проекте резолюции. Делегат Никарагуа отметил, что в проекте резолюции содержится ссылка на Парижское соглашение 2015 года, но в последнем нет ссылки на международную авиацию как источник углеродной эмиссии. Тем не менее, поскольку ИКАО занимается проблемой сокращения эмиссии CO₂ международной авиации, Никарагуа считает, что ее нужно решать в духе Киотского протокола, т. е. с применением дифференцированного подхода и с уважением к заявленным

ИКАО принципам недискриминации и обеспечения равных и справедливых возможностей для развития международной авиации. Никарагуа считает, что необходима дальнейшая работа в этом направлении.

37. Делегат Панамы высказался в поддержку документа WP/449, представленного Гватемалой и Испанией. Он подчеркнул необходимость принятия до завершения Ассамблеи резолюции, представляющей ясный и справедливый путь, которым все смогут следовать, чтобы решить проблему эмиссии CO₂ международной авиации путем внедрения предлагаемой глобальной системы РМ. Вновь подтвердив, что сейчас все внимание обращено на Ассамблею, он подчеркнул необходимость послать четкий сигнал, что авиационная отрасль является ответственной отраслью, которая предпринимает усилия, с тем чтобы достигнуть общей цели сокращения эмиссии CO₂ в целях противодействия изменению климата.

38. Делегат Испании выразила признательность и поддержку в отношении работы, проведенной Советом с целью разработки глобальной системы РМ, в частности в отношении предложения о создании CORSIA, которое содержится в проекте резолюции, представленном в документе WP/52, в котором отражен консенсус, достигнутый в результате длительных и напряженных переговоров. Она подчеркнула, что, поскольку предложение является компромиссом, направленным на согласование потребностей и интересов государств и авиационной отрасли, необходимо принять его в сегодняшнем виде, без внесения дополнительных изменений, которые могли бы нарушить достигнутый баланс.

39. Делегат Испании также поддержала документ WP/414, представленный Словакией от имени ЕС и государств – членов ЕКГА, одним из которых является Испания, в котором подчеркнута необходимость внедрить корзину мер, с тем чтобы снизить влияние авиационной отрасли на изменение климата, что является глобальной экологической проблемой. Кроме того, она подчеркнула стремление всемирной авиационной отрасли достигнуть цели, выраженной в документах WP/155 Revision No. 1 и WP/413, представленных МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА. Делегат Испании также обратила внимание на замечания, сделанные ИАТА в документе WP/153 Revision No. 1 относительно экономических последствий внедрения глобальной системы РМ для авиакомпаний, и поддержала мнение, выраженное ИККА в документе WP/206 в отношении ключевых элементов, которые необходимо принять во внимание, чтобы поставить CORSIA на прочную экологическую и экономическую основу и повысить ее надежность, обеспечив прозрачность и высокое качество единиц эмиссии.

40. Делегат Испании подчеркнула следующие шесть ключевых аспектов: во-первых, предложение Совета о глобальной системе РМ (CORSIA) (WP/52) получило поддержку всей авиационной отрасли, включая производителей, аэропорты и авиакомпании; во-вторых, анализ показал, что авиационная отрасль может взять на себя связанные с CORSIA расходы и, более того, что создание единой глобальной системы РМ позволит избежать распространения намного более затратных и менее эффективных мер; в-третьих, это дает историческую возможность стать первой отраслью в мире, заключившей комплексное соглашение о компенсации и сокращения эмиссии CO₂; в-четвертых, указанное предложение Совета дало возможность 62 государствам, отражающим широкое географическое представительство пяти континентов, сообщить о своем намерении добровольно участвовать в CORSIA с самого начала; в-пятых, проект резолюции, предложенный в документе WP/52, отражает консенсус, достигнутый Советом, и был проанализирован путем глубокого экономического изучения, которое продемонстрировало жизнеспособность CORSIA; и в-шестых, предложение Совета включает положения о его пересмотре, что позволяет в будущем вносить изменения в эту систему, чтобы обеспечить ее эффективность.

41. В заключение делегат Испании подчеркнула, что Ассамблее дается исторический шанс достигнуть соглашения по глобальной системе РМ (CORSA), позволяющей авиационной отрасли выполнить экологические обязательства по сокращению эмиссии CO₂, которые общественность требует от всех секторов экономики, чтобы противодействовать изменению климата.

42. Выразив поддержку документа WP/52 со стороны ее государства, делегат Южной Африки поздравила Совет и его Президента с результатами их деятельности по выработке проекта резолюции о глобальной системе РМ, в котором отражена компромиссная позиция. Отметив, однако, что предстоит еще много сделать после внедрения CORSA, она указала, что Южная Африка желает участвовать в этой дальнейшей работе, которая должна осуществляться в том же духе сотрудничества, который доминировал последние несколько месяцев. Делегат Южной Африки поздравила развитые государства, которые добровольно взяли на себя ведущую роль в деле внедрения CORSA, и все государства, которые выразили намерение добровольно участвовать в CORSA с самого начала. Южная Африка также поддерживает проведение Советом регулярных проверок внедрения CORSA, которые она считает исключительно важными для поддержания эффективности системы.

43. Делегат Канады выразила поддержку ее государством проекта резолюции, содержащегося в документе WP/52, и желание содействовать его принятию.

44. Признав необходимость глобальной системы РМ как части корзины мер для достижения глобальной амбициозной цели ИКАО по обеспечению CNG с 2020 года, делегат Австралии приветствовал обязательство, взятое 62 государствами из 6 регионов ИКАО, представляющими 83 % международной авиационной деятельности, присоединиться к CORSA с самого начала на основе проекта резолюции, приложенного к документу WP/52. Напомнив, что Австралия уже объявила о своем намерении принять добровольное участие в CORSA с самого начала, он подчеркнул, что добровольное обязательство такого большого числа крупных авиационных государств участвовать в глобальной системе РМ обеспечит ее существенный вклад в охрану окружающей среды и сведение к минимуму возможности нарушения рыночного равновесия, одновременно учитывая особые обстоятельства и соответствующие возможности всех государств. Делегат Австралии подчеркнул, что предлагаемая система обеспечит авиационной отрасли стабильность, необходимую для поддержки развития надежного рынка углерода и уверенного перехода к внедрению этой системы. Австралия призывает другие государства поддержать CORSA, предлагаемую в документе WP/52, чтобы содействовать постоянному устойчивому развитию глобальной авиационной отрасли.

45. Делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что ее государство полностью поддерживает принятие проекта резолюции, представленного в документе WP/52. Заявив, что трудно найти какой-либо другой вопрос, стоящий перед ИКАО, который был бы рассмотрен более глубоко, тщательно и прозрачно, она напомнила о многих совещаниях, на которых рассматривался вопрос о глобальной системе РМ для международной авиации в последний трехлетний период, отметив, что по этому вопросу также было проведено множество неофициальных совещаний и двусторонних встреч. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнула, что только в последнее лето государства начали идти на серьезные компромиссы, необходимые, чтобы учесть широкий спектр мнений и интересов, представленных на Ассамблее. Хотя Соединенным Штатам Америки и другим государствам было трудно идти на эти компромиссы, они позволили подавляющему большинству государств сблизить позиции по проекту резолюции, содержащемуся в документе WP/52. Достижение этого огромного прогресса должно быть предметом гордости. Признав, что ни одно государство, включая Соединенные Штаты Америки, не имеет опыта внедрения глобальной системы РМ, она заявила, что ощущать обеспокоенность при

осуществлении такого серьезного шага – это нормально. Именно по этой причине ИКАО провела такой тщательный процесс рассмотрения проекта, а государства включили целый ряд важных элементов в проект резолюции, чтобы быть уверенными в том, что у них будет возможность поднять любые вопросы, которые могут возникнуть, когда государства начнут внедрять эту первую в своем роде систему. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнула, что проект резолюции обеспечивает проведение серьезных регулярных проверок, при которых будут анализироваться последствия внедрения системы, обращая особое внимание на финансовые затраты и возможное нарушение рыночного равновесия, а также предусматривает возможность внесения изменений в систему в случае необходимости, что является важным условием.

46. Напомнив, что в основе деятельности ИКАО лежит обязательство обеспечивать равные и справедливые возможности для всех авиакомпаний, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнула, что предлагаемая глобальная система РМ будет принята в соответствии с этим положением. Отметив, что представители отрасли неоднократно заявляли, что они готовы, согласны и способны внедрить эту систему, она указала, что их уверенность должна дать такую же уверенность Ассамблее в том, что пришло время принять глобальную систему РМ. Ясно, что многие государства разделяют эту уверенность, поскольку 62 государства, представляющие 83 % международной авиационной деятельности, уже заявили о намерении добровольно участвовать в этой системе с самого начала, что является впечатляющей демонстрацией поддержки CORSIA. Подчеркнув, что мир ожидает, что Ассамблея сделает этот исторический шаг в интересах устойчивого развития международной авиации, делегат Соединенных Штатов Америки предложила другим государствам присоединиться к Соединенным Штатам Америки и принять проект резолюции, представленный в документе WP/52.

47. Напомнив, что его государство является одним из 44 государств – членом ЕКГА, подписавших Братиславскую декларацию от 3 сентября 2016 года, делегат Исландии подчеркнул, что Исландия поддержала проект резолюции по CORSIA, представленный в документе WP/52. Исландия считает, что проект резолюции, который явился результатом долгой и тщательной разработки и компромиссов, соответствует содержанию обсуждений, которые велись на COP21 в Париже в 2015 году, хорошо сбалансирован и ответственно подходит к вопросу о глобальной системе РМ. Он отметил, что предлагаемая система пользуется полной поддержкой всей авиационной отрасли, что, по его мнению, является достаточно уникальной ситуацией. Исландия поздравила многие государства, которые намереваются добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, и призвала те государства, которые еще не сделали этого, присоединиться к этой системе на добровольной основе с самого начала и объявить о своем намерении до окончания работы Ассамблеи.

48. Делегат Кубы отметила, что ее государство приняло к сведению работу, выполненную Советом после принятия резолюции A38-18 Ассамблеи, чтобы разработать новую резолюцию о глобальной системе РМ для международной авиации, которая получила самый широкий консенсус, который только возможен. Куба рассмотрела проект резолюции, представленный в документе WP/52, как основу для обмена мнениями, который позволит Ассамблее выработать общую позицию. В этом отношении Куба поддержала документ WP/412, в котором Индия, Китай и Российская Федерация предложили внести некоторые изменения в проект резолюции.

49. Напомнив, что указанный проект резолюции был результатом интенсивного обсуждения и что все работали с полной отдачей и шли на уступки, чтобы достичь наилучших результатов для авиации и окружающей среды, делегат Венгрии подчеркнула, что ее государство поддержало проект резолюции, представленный в документе WP/52, как пакетное решение.

50. Подчеркнув, что его государство также одобрило указанный проект резолюции как пакетное решение, делегат Швейцарии отметил, что этот проект явился результатом напряженной работы, проделанной за последние три года, и что он отражает дух компромисса, с учетом которого он был разработан. Швейцария твердо убеждена, что этот пакет предоставляет прекрасную основу для внедрения CORSIA, первой глобальной системы РМ, охватывающей целый сектор экономики. Осознавая, что лучшее – враг хорошего, Швейцария рекомендовала Ассамблее воздержаться от погружения в детальное обсуждение технических элементов проекта резолюции, которое, по ее мнению, должно быть отложено до этапа внедрения CORSIA.

51. Делегат Греции согласилась с мнением предыдущих ораторов, что пришло время для авиационного сообщества реагировать на проблему глобального изменения климата и что Ассамблея должна продемонстрировать свою ведущую роль, согласившись на глобальную систему РМ для международной авиации, которая поможет эффективно достигнуть целей, связанных с климатом. Отметив, что огромная работа была проделана ИКАО и регионами для достижения компромисса по этой системе, которая должна быть устойчивой, сбалансированной и надежной, она указала, что Греция поддержала проект резолюции, представленный в документе WP/52, как пакетное решение. Делегат Греции подчеркнула, что ее государство вместе со всеми другими государствами – членами ЕКГА взяли на себя обязательство в соответствии с Братиславской декларацией от 3 сентября 2016 года добровольно участвовать в CORSIA с самого начала. Греция с удовлетворением отметила, что другие государства также заявили о своем намерении участвовать в этой системе с самого начала, и рекомендовала, чтобы как можно больше государств сделали то же самое, чтобы обеспечить наибольший уровень охвата эмиссии CO₂ международной авиации.

52. Выразив решительную поддержку документа WP/52, делегат Саудовской Аравии сделал следующие замечания, которые необходимо принять во внимание. С интересом выслушав выступления делегатов Китая, Российской Федерации и Катара, он, в частности, подчеркнул, что государства пошли на большой компромисс, чтобы достигнуть консенсуса, в особенности в отношении добровольного присоединения к CORSIA, экспериментального этапа и регулярных проверок процесса внедрения. Эти элементы укрепят доверие и будут поощрять государства присоединиться к CORSIA. Отметив, тем не менее, что основой CORSIA является глобальная амбициозная цель обеспечения CNG с 2020 года, делегат Саудовской Аравии предложил, чтобы указанная глобальная амбициозная цель подвергалась регулярной оценке с учетом *"Руководящих принципов по разработке и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации"*, содержащихся в приложении к резолюции A38-18 Ассамблеи; и чтобы государствам дали достаточно времени для обсуждения важных вопросов, связанных с внедрением CORSIA, в целях достижения консенсуса.

53. Сославшись на пункт 7 е) постановляющей части проекта резолюции Ассамблеи, содержащегося в добавлении В к документу WP/52, делегат Саудовской Аравии предложил, чтобы формулировки "принять участие" и "отказаться от участия", которые было решено использовать на совещании неофициальной группы "друзья Президента" (Монреаль, 22–23 августа 2016 года), использовались вместо нынешнего варианта, поскольку термины "участвовать" и "прекратить добровольное участие" могут иметь дополнительные значения. В отношении пункта 5 bis постановляющей части он отметил, что одним из элементов корзины мер являются устойчиво производимые альтернативные виды топлива, использование которых оказывает влияние на другие элементы. Делегат Саудовской Аравии подчеркнул, что любая оценка внедрения всех элементов корзины мер должна быть всесторонней и учитывать влияние на безопасность полетов и целостность окружающей среды, в особенности в связи с жизненным циклом устойчиво производимых альтернативных видов топлива. Делегат Саудовской Аравии предложил исключить

пункт 5 *bis* постановляющей части, чтобы ограничить этот вопрос содержанием документа WP/49 относительно других элементов корзины мер.

54. Делегат Коста-Рики отметил богатое биоразнообразие его государства, которое обусловлено тропическим климатом и географическим положением, и подробно остановился на управлении биологическими ресурсами, в частности на проблеме сохранения лесов ввиду важных экологических функций, которые они выполняют, включая поглощение углерода. Он подчеркнул, что около 50 % своего ВВП Коста-Рика получает от экологического и "приключенческого" туризма, что дало дополнительный стимул усилиям по сохранению лесов. Описав также усилия его государства по развитию сферы возобновляемых ресурсов, делегат Коста-Рики заявил, что Коста-Рика стремится стать углеродно-нейтральной страной с суммарной нулевой годовой эмиссией ПГ в период с настоящего времени и до 2100 года.

55. Отметив, что его государство поднимает вопросы охраны окружающей среды на всех соответствующих международных форумах, делегат Коста-Рики заявил, что он приветствует предложение о введении глобальной системы РМ для международной авиации, представленное в документе WP/52, что соответствует позиции, занятой Коста-Рикой на COP21. Он напомнил, что Коста-Рика активно участвовала в переговорах на этой Конференции, которая закончилась успешным принятием Парижского соглашения 2015 года. Делегат Коста-Рики подчеркнул, что в свете вышесказанного его государство намеревается добровольно участвовать в глобальной системе РМ (CORSIA) с самого начала и что оно полностью готово активно участвовать в различных комитетах по политическим и техническим вопросам, которые будут созданы для анализа и внедрения этой системы. Он отметил, что достижения Коста-Рики означают, что она может взять на себя и более серьезные задачи в области дальнейшего обеспечения устойчивого развития. Ее традиционная поддержка многосторонних усилий в соответствии со своими возможностями и ресурсами облегчит принятие инновационных мер для выполнения обязательств в рамках РКИК ООН. Делегат Коста-Рики подчеркнул, что его государство считает свое участие в CORSIA важнейшим событием, в особенности потому, что это привело к существенному увеличению количества эко-туристов, которые приезжают для знакомства с ее дикой природой и заповедниками. Коста-Рика рекомендует другим государствам, которые еще не сделали этого, также принять решение о добровольном участии в CORSIA с самого начала, чтобы защитить окружающую среду во всем мире.

56. Делегат Китая выразил поддержку Президенту Совета, который взял на себя руководство решением вопросов, касающихся авиации и изменения климата, основанное на подходе, который предполагает открытость, транспарентность и участие государств-членов. Он также высказался в поддержку документа WP/412, представленного Индией, Китаем и Российской Федерацией, и документа WP/234, представленного Бразилией. Делегат Китая подчеркнул, что основная цель участия его государства в рассмотрении вопросов, связанных с изменением климата, на этой Ассамблее состоит в том, чтобы устранить или уменьшить разногласия путем диалога с целью содействовать достижению консенсуса по этим вопросам. Он напомнил, что развивающиеся страны, включая Китай, всегда придерживались мнения, что ИКАО в своей деятельности по решению климатических проблем должна руководствоваться целями глобального устойчивого развития и стремиться преодолеть неравномерность развития международной авиации. Делегат Китая подчеркнул, что деятельность в этом направлении должна отражать дух честного взаимовыгодного сотрудничества и определяемые на национальном уровне вклады (NDC) в Парижское соглашение 2015 года. Она должна в полной мере отражать принцип общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) развивающихся и развитых государств, принимать во внимание особые обстоятельства и соответствующие возможности развивающихся стран и предусматривать оказание существенной помощи в виде финансовой поддержки, передачи технологий и наращивания потенциала наименее развитым странам (LDC), развивающимся

странам, не имеющим выхода к морю (LLDC), а также малым островным развивающимся государствам (SIDS).

57. В отношении предложенного Советом проекта резолюции по глобальной системе РМ (CORSA), содержащегося в документе WP/52, делегат Китая подчеркнул, что пока еще существует серьезное расхождение мнений по ряду следующих основных вопросов: ясно выраженное признание обязательства развитых государств возглавить присоединение к указанной глобальной системе РМ; цель и содержание оценки рыночного механизма; подготовка ко второму этапу внедрения системы; распределение компенсационных обязательств; MRV, критерии единиц эмиссии и требования к реестрам. Он подчеркнул, что нельзя избегать рассмотрения этих разногласий; наоборот, Ассамблея должна внимательно прислушаться к мнениям и выражению обеспокоенности всех сторон, в особенности развивающихся стран. Китай отметил, что некоторые государства официально ответили на письмо ИКАО государствам ENV 6/1-16/87 от 9 сентября 2016 года и выразили намерение добровольно участвовать в CORSA с самого начала, т. е. с 2021 года, вне зависимости от окончательных результатов Ассамблеи. Тем не менее делегат Китая заявил, что надлежащий подход к указанной обеспокоенности и разногласиям будет основным фактором при определении того, будут ли консенсус и положительные результаты в отношении проблемы изменения климата и глобальной системы РМ достигнуты на настоящей Ассамблее. Соответственно, это будет предварительным условием для заинтересованных сторон, определяющим их окончательное решение о присоединении к CORSA.

58. Отметив, что многие государства-члены, в особенности развивающиеся страны, не смогли принять непосредственного участия в обсуждении вопросов, связанных с изменением климата и разработкой глобальной системы РМ, которое происходило в последние три года, делегат Китая подчеркнул, что для достижения положительных результатов на Ассамблее необходимо предусмотреть достаточно времени и возможностей для диалога и консультаций, чтобы они смогли внести свои соображения и предложения в рамках процесса принятия решения; и Секретариат должен создать систему, обеспечивающую справедливое рассмотрение и внесение предлагаемых поправок в указанный проект резолюции, содержащийся в документе WP/52.

59. Подчеркнув, что авиационная отрасль Китая всегда поддерживала идею экологичного и низкоуглеродного развития и что его государство реально участвует в противодействии изменению климата, делегат Китая заявил, что за последние пять лет авиационная отрасль Китая вложила в общей сложности более 13,5 миллиардов юаней (исключая приобретение новых воздушных судов) и осуществила более 2000 проектов в области энергоэффективности и сокращения эмиссии; показатели выгорания топлива и эмиссии на единицу РТК постоянно снижаются, что привело к сокращению эмиссии CO₂ в среднем более чем на 900 000 тонн ежегодно; и в мае 2016 года Управление гражданской авиации Китая (СААС) представило ИКАО свой обновленный добровольный государственный план действий, содержащий подробную информацию о деятельности и достижениях Китая в области энергосбережения и сокращения эмиссии. Он подчеркнул, что несмотря на окончательные результаты переговоров на Ассамблее по вопросам, связанным с изменением климата, Китай будет по-прежнему решительно придерживаться идеи развития авиации с учетом экологических факторов, и его стремление выполнять обязательства соразмерно своим национальным обстоятельствам, возможностям и этапу развития останется неизменным.

60. Делегат Китая отметил, что его государство считает, что деятельность по ограничению и сокращению эмиссии CO₂ международной авиации должна осуществляться на основе принципа CBDR в рамках глобального управления климатом. Он подчеркнул, что Китай готов взаимодействовать и консультироваться со всеми участниками в последующие дни, чтобы разработать сбалансированный проект резолюции по глобальной системе РМ, и будет стремиться

к преодолению разногласий путем диалога. Китай по-прежнему стремится внести свой вклад в достижение результата на основе консенсуса, при учете обеспокоенности всех сторон.

61. Делегат Финляндии отметил, что его государство решительно поддерживает проект резолюции по глобальной системе РМ (CORSIA), содержащийся в документе WP/52, поскольку он представляет собой сбалансированный компромисс, включающий элементы, предложенные государствами со всего мира. Финляндия высоко оценивает усилия, предпринятые Президентом Совета в поисках приемлемого перспективного решения, а также напряженную работу, проделанную техническими специалистами в этом отношении. Напомнив вновь, что внимание всего мира обращено к Ассамблее ИКАО, делегат Финляндии подчеркнул необходимость в объединении государств не только в интересах окружающей среды, но также всего сообщества международной авиации. Подчеркнув, что устойчивость является условием роста международной авиации, он заявил, что невозможно реализовать глобальную желательную цель обеспечения CNG с 2020 года без достижения Ассамблеей согласия в отношении надежной глобальной системы РМ. Хотя Финляндия понимает, что многие государства хотели бы, чтобы их собственные приоритеты были бы лучше учтены в проекте резолюции, она считает, что Ассамблея является форумом, который должен отражать более общую картину, а не отдельные детали, и что CORSIA может быть доработана позднее Советом во время предполагаемых регулярных проверок. Финляндия убеждена, что проект резолюции был наилучшим перспективным решением, и, как государство – член ЕС, она готова ускорить внедрение CORSIA, предложив техническую помощь и другие способы наращивания потенциала, чтобы гарантировать, что все государства будут иметь возможность присоединиться к общей борьбе с изменением климата.

62. Делегат Перу выразил общую поддержку указанному проекту резолюции, представленному в документе WP/52. Он отметил, что резолюция А38-18 Ассамблеи вместе с *"Руководящими принципами по разработке и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации"*, изложенными в приложении к ней, является историческим документом, который служит основой происходящего сейчас обсуждения глобальной системы РМ. Заявив, что проект резолюции после его принятия заменит резолюцию А38-18 Ассамблеи, он подчеркнул необходимость сохранить указанные *"Руководящие принципы"*, включив их в новую резолюцию в виде приложения как руководство для дальнейшей работы по важному и чувствительному вопросу создания глобальной системы РМ. Делегат Перу напомнил в этой связи, что указанные *"Руководящие принципы"* были исключены из проекта резолюции Совета по изменению климата, представленного в документе WP/49, что обсуждалось Комитетом на его предыдущем совещании (EX/2). В заключение делегат Перу выразил полную поддержку документу WP/428, в котором Чили высказала просьбу сделать доступной всем государствам-членам информацию, связанную с дальнейшей технической работой САЕР в отношении CORSIA, в особенности информацию по мониторингу, отчетности и верификации (MRV), критериям единиц эмиссии (EUC) и реестрам.

63. Делегат Франции поддержал документ WP/52, представленный Советом, а также документ WP/414, представленный Словакией от имени ЕС и государств – членов ЕКГА, одним из которых является его государство. Кроме того, он высказался в поддержку предложений, внесенных Гватемалой и Испанией (WP/449), Индонезией (WP/211, Revision No. 1), Малайзией (WP/343), Канадой (WP/411) и Соединенными Штатами Америки (WP/448), а также выступлений представителей Южной Африки, Австралии, Саудовской Аравии, Коста-Рики и Перу. Делегат Франции подчеркнул, что проект резолюции по глобальной системе РМ, содержащийся в документе WP/52, является результатом многолетней напряженной работы и представляет собой хороший компромисс всех государств, который уже получил широкую поддержку. Доказательством этого служит обязательство, уже заявленное 62 государствами, имеющими самое разное географическое положение и уровень развития, добровольно участвовать в этой системе с самого начала. Подчеркнув, что международная гражданская авиация не должна оказаться

единственным сектором экономики, отказавшимся противодействовать изменению климата, он отметил, что коллективно международная авиационная отрасль настоятельно рекомендует государствам принять соглашение по CORSIA на настоящей Ассамблее. Подчеркнув, что внимание всего мира обращено к Ассамблее, делегат Франции призвал Ассамблею принять на себя эту важную ответственность, проявить амбициозность, дальновидность и энергичность и войти в историю авиации, приняв проект резолюции, благодаря которому будет внедрена CORSIA.

64. Выразив поддержку проекту резолюции, представленному в документе WP/52, делегат Италии подтвердил, что он является хорошим компромиссом благодаря тому, что многие государства продемонстрировали необходимую гибкость, приняв во внимание обеспокоенность других государств, чтобы достигнуть справедливого баланса между государствами с различным уровнем экономического развития. Он подчеркнул, что предлагаемая резолюция обеспечивает надежную, обоснованную и эффективную глобальную систему РМ и должна рассматриваться как пакетное решение. Делегат Италии заявил, что он гордится обязательством, принятым в Братиславской декларации от 3 сентября 2016 года 44 государствами – членами ЕКГА, включая его государство, относительно добровольного участия в CORSIA с самого начала, и поздравил все другие государства, которые сообщили о своем намерении также добровольно участвовать в системе с самого начала, подчеркнув, что их участие сделает CORSIA эффективным инструментом выполнения связанной с изменением климата глобальной желательной цели обеспечить CNG с 2020 года.

65. Делегат Японии подчеркнул, что его государство, как и многие другие, решительно поддерживает проект резолюции, представленный в документе WP/52, который был разработан в ходе длительного процесса переговоров и взаимных компромиссов. Япония считает, что проект резолюции хорошо сбалансирован, отражая наибольшее возможное количество мнений, и твердо верит, что он обеспечит благоприятные итоги Ассамблеи. Указав на необходимость осуществления немедленных действий в отношении серьезной проблемы противодействия изменению климата, Япония выступает в поддержку принятия и реализации указанного проекта резолюции, что продемонстрирует, что ИКАО и ее государства-члены предприняли конкретные меры в этом отношении.

66. Делегат Ирландии отметил, что как одно из 44 государств – членов ЕКГА, подписавших Братиславскую декларацию 3 сентября 2016 года, его государство поддерживает принятие проекта резолюции, содержащегося в документе WP/52, который стал достойным завершением нескольких лет работы и в котором выдержан тонкий баланс между различными перспективами и параметрами предлагаемой глобальной системы РМ. Он отметил, что, хотя некоторые государства считают проект резолюции слишком амбициозным, другие полагают, что он не обеспечивает полного достижения экологических целей. Делегат Ирландии считает обнадеживающим тот факт, что более 60 государств уже заявили о своей поддержке предлагаемой системы и обязались добровольно участвовать в ней с самого начала. Напомнив, что на COP21 (Париж, ноябрь-декабрь 2015 года) мировые лидеры приняли весьма определенные обязательства в отношении глобальных действий по противодействию глобальному изменению климата и что Конференция дала поручение ИКАО выработать подход к проблеме сокращения эмиссии CO₂ международной авиации, он подчеркнул, что сейчас у государств – членов ИКАО есть возможность ответить на этот вызов. Ирландия вместе с другими государствами – членами ЕКГА рекомендует принять проект резолюции в его нынешнем виде (WP/52), чтобы авиационная отрасль могла продемонстрировать свою ведущую роль, став первым сектором экономики, принявшим обязательную глобальную цель сокращения эмиссии углерода. Делегат Ирландии предупредил, что достижение этой цели может подвергнуться риску, если условия предлагаемой системы будут пересматриваться и заново обсуждаться.

67. Делегат Турции подчеркнул, что его государство поддерживает проект резолюции, представленный в документе WP/52, поскольку считает, что он является результатом всесторонних и сбалансированных компромиссов. Турция высоко оценивает усилия, предпринятые в этом отношении Президентом Совета, Секретариатом, возглавляемым Генеральным секретарем, и государствами-членами, и надеется на достижение консенсуса по предлагаемой глобальной системе РМ, которая поможет сохранить целостность окружающей среды и обозначит ведущую роль ИКАО в этой области.

68. Делегат Боливии (Многонациональное государство) отметил, что его государство на различных экологических форумах всегда обозначает свою позицию решительного защитника прав планеты Земля и даже предложило создать "Трибунал климатической справедливости" (Tribunal of Climate Justice). Боливия считает, что проект резолюции по глобальной системе РМ (CORSA), содержащийся в документе WP/52, предусматривает, что все государства и их авиакомпании обязаны принять на себя экологическую ответственность, реализуемую в национальных и коллективных обязательствах, которые не могут быть ослаблены в ходе переговоров. Поэтому необходимо тщательно отслеживать влияние внедрения CORSA на окружающую среду, чтобы убедиться в преимуществах этой системы, а также в уровне транспарентности механизмов внедрения. Боливия отмечает обязательства, принятые развитыми государствами, поддержать развивающиеся государства в их деятельности по внедрению CORSA, в том числе путем передачи технологий и наращивания потенциала, и отметила, что такая поддержка также даст возможность развивающимся государствам эффективно выполнять аналогичные обязательства, принятые ими с целью сокращения эмиссии CO₂ от их авиации, с помощью первых трех элементов корзины мер, т. е. технологий, эксплуатационных улучшений и устойчиво производимых альтернативных видов топлива. Боливия считает, что это позволит избежать несправедливой дискриминации и ограничений для развития их авиационных отраслей.

69. Напомнив, что в соответствии с статьей 6 Парижского соглашения 2015 года государства должны предпринять меры по уменьшению последствий воздействия и адаптации, делегат Боливии (Многонациональное государство) высказал просьбу, чтобы Ассамблея поддержала предложения, выдвинутые в документе WP/262, представленном Доминиканской Республикой от имени 22 государств – членом ЛАКГА, одним из которых является его государство, и, в частности, выделить ресурсы для расширения и совершенствования проектов государств по оказанию помощи в области защиты окружающей среды в целях разработки и внедрения планов действий по уменьшению эмиссии и систем MRV. Он отметил, что его государство согласно с Перу в том, что "*Руководящие принципы по разработке и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации*", содержащиеся в приложении к резолюции A38-18 Ассамблеи, должны быть включены в качестве приложения в проект резолюции, содержащийся в документе WP/52, поскольку они обеспечивают концептуальную поддержку CORSA. Боливия также одобряет просьбу Чили, изложенную в документе WP/428, чтобы информация, относящаяся к будущей технической работе CAEP по CORSA, предоставлялась всем государствам-членам, в особенности информация по MRV, EUC и реестрам.

70. В своем вступительном слове делегат Индии поддержал документ WP/234, представленный Бразилией, и документ WP/387, представленный Российской Федерацией, а также замечания, сделанные делегациями Саудовской Аравии, Кубы, Южной Африки и Китая. Высоко оценивая инициативу Совета представить проект резолюции по глобальной системе РМ 39-й сессии Ассамблеи, Индия выражает определенную обеспокоенность в связи с документом WP/52, которую она уже ранее высказывала на других форумах. В документе WP/412, представленном Индией, Китаем и Российской Федерацией, отражены некоторые вопросы, вызывающие обеспокоенность, и Индия надеется, что на Ассамблее будет отведено время для того, чтобы внимательно рассмотреть и обсудить эти вопросы в духе взаимопонимания.

71. Существенный прогресс был достигнут на COP21, которая была важна с точки зрения признания и принятия тех принципов соглашения, которые Ассамблея ИКАО стремится достичь. В первую очередь, озабоченность Индии вызвана тем, что Парижское соглашение 2015 года не требует обеспечения CNG от каких-либо конкретных секторов и 2020 год не упоминается в качестве конкретного срока, как предлагается в CORSIA. Это вызывает обеспокоенность по поводу использования цели обеспечения CNG с 2020 года в качестве основы для системы компенсации эмиссии углерода. Индия считает, что такой подход будет регрессом и причинит вред авиационной отрасли, особенно в развивающихся странах, где авиационная отрасль еще недостаточно развита, но быстро развивается. Поэтому Индия не согласилась с замораживанием эмиссии углерода международной авиации на уровне 2020 года, поскольку Парижское соглашение не налагает таких ограничений ни на один сектор экономики. Парижское соглашение недвусмысленно признало, что развивающиеся страны еще не достигли своего пика эмиссии и что для его достижения им потребуется больше времени. Сокращение эмиссии, требуемое глобальным механизмом РМ, налагая дополнительное финансовое бремя, снизит способность развивающихся стран, таких как Индия, следовать парадигме роста развивающихся стран. Индия считает, что предлагаемая глобальная система РМ является некоторым видом налога на рост международной авиации с 2020 года, который может оказать разрушительный эффект на развитие авиации в развивающихся странах, где авиационная деятельность сейчас как раз набирает обороты и показывает серьезный рост. Этот аспект должен также учитываться при проведении регулярных проверок.

72. В соответствии со своей государственной политикой Индия всегда выступала за то, чтобы дифференцированный подход основывался только на принципах CBDR и SCRC. В Парижском соглашении было четко заявлено, что развитые государства будут играть ведущую роль в области сокращения эмиссии в силу их исторической ответственности. Поэтому ожидалось, что на экспериментальном этапе и первом этапе внедрения CORSIA ведущую роль возьмут на себя развитые государства. В связи с этим Индия предложила, чтобы подпункт е) пункта 7 постановляющей части проекта резолюции в документе WP/52 содержал формулировку "признавая, что развитые государства возьмут на себя ведущую роль".

73. Делегат Индии подчеркнул необходимость признать, что ИКАО стремится протестировать и оценить глобальную систему РМ, которая еще нигде в мире и ни в одном секторе экономики не внедрялась, и что это может дать непредвиденные результаты. Пока неизвестны экологические и экономические последствия внедрения этой системы. В отсутствие надежных данных, без результатов анализа и обсуждений, без транспарентного представления фактов и цифр, эта система основывается на предположениях и умозрительных построениях. Роль глобальной системы РМ в сокращении эмиссии еще должна быть доказана научными методами. Поэтому необходимо, чтобы участие в экспериментальном и первом этапах было добровольным. Индия полностью поддержала предложение относительно этих двух этапов, содержащееся в документе WP/52, поскольку оно полностью согласуется с Парижским соглашением. Индия предлагает разрешить провести проверку этой системы в глобальном масштабе и сообщить о результатах этих двух этапов 42-й сессии Ассамблеи ИКАО в 2025 году. Все понимают, что ИКАО необходимо проделать большой объем работы до того, как будет выбрана надежная структура глобальной системы РМ, которая должна быть предложена как обязательная на втором этапе, без освобождений. Совету ИКАО следует продолжать работу над конкретными структурными элементами системы, внедряемыми на втором этапе, который должен быть впоследствии осуществлен на основе результатов оценки системы на экспериментальном и первом этапах. Делегат Индии повторил, что согласно принципам Парижского соглашения, глобальная система РМ должна базироваться на определяемых на национальном уровне вкладах (NDC), и поэтому Индия обеспокоена в данный момент по поводу конкретных структурных элементов второго этапа. В заключение делегат Индии привлек внимание к добавлению L ("*Рыночные меры*,

включая торговлю квотами на эмиссию") резолюции А36-22 Ассамблеи ИКАО "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды", в котором заявлено, что принципы взаимного согласия и консенсуса будут основой любой системы торговли квотами на эмиссию. ИКАО следует придерживаться этого принципа, в особенности в свете Парижского соглашения, в котором недвусмысленно признается принцип консенсуса и применение всеобъемлющего и транспарентного процесса и многостороннего подхода. Поэтому при создании любой глобальной системы РМ для эмиссии международной авиации, принятой Ассамблеей, необходимо соблюдать это правило.

74. Делегат Мексики, г-н Р. Кобе Гонсалес, бывший Президент Совета ИКАО, который впоследствии был назначен *пожизненным послом доброй воли ИКАО*, заявил, что обнадеживающим фактом является то, что 62 государства, представляющие 83 % международной авиационной деятельности, уже заявили о намерении добровольно участвовать в предлагаемой глобальной системе РМ (CORSIA) с самого начала. Он отметил, что воодушевляют многочисленные заявления, как политического, так и технического характера, о поддержке деятельности Совета и его Президента, государств-членов, авиационной отрасли, экологических НПО и других заинтересованных сторон при обсуждении различных подходов к глобальной системе РМ, сближении различных мнений и окончательной доработке проекта резолюции, представленного в документе WP/52, как было ранее указано председателем. Делегат Мексики присоединился к подавляющему большинству докладчиков, заявив о поддержке указанного проекта резолюции по глобальной системе РМ. Он отметил, что консенсус был бы уже достигнут, если бы вопрос не был таким сложным. Признав, однако, что не так легко достигнуть консенсуса на данном этапе, делегат Мексики предложил всем делегатам, которые желают внести свой вклад в охрану окружающей среды и обеспечить устойчивое развитие авиации, приложить все усилия, чтобы сделать это как можно скорее. В этой связи делегат Мексики отметил, что будет еще много других важных технических, юридических, экономических и административных вопросов, которыми должна будет заниматься Ассамблея, когда комиссии представят на одобрение свои доклады на пленарном заседании. Он подчеркнул, что Ассамблея снова должна поручить Совету, который она выбирает каждые три года, взять на себя ответственность и продолжать работать над глобальной системой РМ в соответствии с указанным проектом резолюции, как только он будет принят.

75. Делегат Таиланда полностью поддержал принятие Ассамблеей глобальной системы РМ, представленной в документе WP/52, и ее последующее внедрение с целью активизировать глобальную деятельность по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации. Подчеркнув, что Таиланд намеревается добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, он заявил, что техническая помощь в наращивании потенциала и сотрудничество со стороны международного сообщества и государств, имеющих соответствующий опыт, необходимы Таиланду для эффективного внедрения системы. Делегат Таиланда предложил разработать упрощенную методологию сбора данных и расчетов. Напомнив, что Таиланд внедряет свою программу добровольного сокращения эмиссии (T-VER) с 2013 года (см. WP/443), он предложил Ассамблее поддержать использование кредитов T-VER в качестве компенсационных кредитов применительно к CORSIA.

76. Делегат Бразилии отметил, что его государство поддерживает документ WP/428, в котором Чили просит, чтобы соответствующая информация, касающаяся будущей технической работы CAEP над CORSIA, предоставлялась всем государствам-членам, в частности информация, касающаяся MRV, EUC и реестров; а также документ WP/343, в котором Малайзия выступает за сбалансированное распределение компенсационных обязательств во избежание нарушения рыночных отношений и дискриминации в отношении растущих авиакомпаний, особенно в развивающихся странах. Бразилия также одобряет выступление делегата Китая и подчеркивает,

что Ассамблее следует внимательно отнестись к обеспокоенности Китая в отношении проблемы дифференцированного подхода.

77. Выразив поддержку его государства в отношении документа WP/52, делегат Германии отметил напряженную работу, проделанную за последние несколько лет в связи с разработкой предлагаемой глобальной системы РМ, и подчеркнул, что ИКАО должна обязательно внедрить ее для достижения общей реалистичной цели для авиации и окружающей среды. Германия считает, что предложение, содержащееся в документе WP/52, представляет собой хороший пакет мер, поэтому Германия готова добровольно участвовать в глобальной системе РМ с самого начала. Она призывает другие государства-члены поступить так же.

78. Заявив, что Сингапур более четырех лет участвовал во многих обсуждениях, которые велись на разных уровнях по поводу глобальной системы РМ, делегат Сингапура подчеркнул, что главным результатом этого процесса было получение четкого представления о том, что может, а что не может работать, и что может, а что не может получить широкую поддержку государств-членов. Подтвердив, что проект резолюции, содержащийся в документе WP/52, был наилучшим возможным компромиссом, он отметил, что проект обоснованно амбициозный и что он получил решительную поддержку многих государств-членов. Признав, тем не менее, что проект резолюции не смог снизить обеспокоенность всех и каждого, делегат Сингапура привел пример фундаментального различия мнений относительно текста об ответственности развитых и развивающихся государств. Предложив уделить больше времени этой проблеме, а также другим вопросам, вызывающим обеспокоенность, он рекомендовал каждому делегату при принятии решения о том, поддержать или не поддержать проект резолюции, помнить, что идеального решения, которое помогло бы достигнуть всех целей, не существует, а также видеть более широкую картину, более серьезную цель и больше преимуществ, которых ИКАО стремится достигнуть с помощью этой инициативы. Сингапур считает, что проект резолюции, в том виде, в каком он представлен, заслуживает поддержки, и что было бы печально, если бы Ассамблея закончилась, не приняв проекта резолюции.

79. Делегат Аргентины указала, что ее государство осознает, что изменение климата является одной из крупнейших проблем, с которыми столкнулось человечество, и требует совместных усилий всех государств. В этой связи, Аргентина отметила работу, проделанную ИКАО и ее государствами-членами в сотрудничестве с авиационной отраслью, и поддержала глобальную систему РМ для международной авиации (CORSIA), представленную в проекте резолюции, содержащемся в документе WP/52. Аргентина считает, что разработка и внедрение CORSIA должны происходить в соответствии с принципами и положениями РКИК ООН и Парижского соглашения, в частности с принципом общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) и соответствующими возможностями государств. Аргентина соглашается с включением этих принципов в преамбулу и пункт 4 постановляющей части указанного проекта резолюции. Аргентина поддерживает поэтапный подход, который позволит осуществить постепенное внедрение CORSIA. Кроме того, Аргентина подчеркнула важность предусмотренного процесса проверок для оценки с самого начала всех аспектов, связанных с внедрением CORSIA, и анализа возможных нарушений рыночных отношений. Далее она подчеркнула, что принятые меры ни в коем случае не должны создавать нарушения рыночных отношений в международных перевозках в развивающихся странах; наносить ущерб росту авиационных рынков развивающихся стран; причинять вред международной торговле развивающихся стран. Аргентина считает, что следовало бы оценить, в частности, влияние CORSIA на грузовые авиаперевозки. Аргентина надеется, что результат нынешних переговоров позволит полностью реализовать п. 5 статьи 3 РКИК ООН, чтобы государства не прибегали на основании экологических соображений к односторонним действиям, которые могут негативно повлиять на торговлю развивающихся стран. Аргентина понимает, что согласованный проект

резолюции, содержащийся в документе WP/52, не предопределяет результат переговоров в рамках РКИК ООН, Парижского соглашения и других международных соглашений, и что он не служит образцом для других механизмов компенсации эмиссии углерода, которые будут применяться к другим транспортным средствам.

80. Делегат Бывшей югославской Республики Македония отметил, что величайшей угрозой для авиационной отрасли и всего мира является вера в то, что кто-то другой спасет их от последствий изменения климата. Человечеству, которое смогло изобрести авиацию, необходимо защитить себя, изменив свой менталитет в отношении изменения климата и мира авиации. Бывшая югославская Республика Македония решительно поддержала проект резолюции Совета по глобальной системе РМ, который она считает тщательно разработанным, эффективным и хорошо сбалансированным пакетом мер. Как государство – член ЕКГА и соавтор документа WP/414, Бывшая югославская Республика Македония полностью одобряет весь пакет мер, в соответствии со своим обязательством поддерживать развитие авиационной отрасли одновременно стремясь достигнуть цели обеспечения CNG с 2020 года, связанной с изменением климата, что является глобальной задачей.

81. Делегат Новой Зеландии указала, что ее государство приветствует документ WP/52 и желает принять и поддержать проект резолюции по глобальной системе РМ, представленный в добавлении В к нему, который является компромиссом и в котором учтены многие поднятые государствами вопросы, вызывающие обеспокоенность. Новая Зеландия заявила о намерении добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, в соответствии с нынешним текстом резолюции. Отметив, что подавляющее большинство государств поддержали документ WP/52 как компромисс и пакетное решение и что многие развитые и развивающиеся государства продемонстрировали эту поддержку, уведомив ИКАО о намерении добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, Новая Зеландия рекомендует другим государствам сделать то же самое. Подчеркнув, что ИКАО имеет свои собственные *Руководящие принципы по разработке и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации*, изложенные в приложении к резолюции А38-18 Ассамблеи, и что именно этими принципами руководствовалась Ассамблея при рассмотрении этого вопроса, Новая Зеландия отметила, что выборочные ссылки на Парижское соглашение 2015 года нарушают баланс, представленный в тексте приложения. Новая Зеландия также подчеркнула, что проект резолюции включает положения о пересмотре системы, которые обеспечат возможность извлекать уроки из внедрения системы и вносить в нее изменения для повышения эффективности. Новая Зеландия рекомендует принять проект резолюции.

82. Делегат Намибии выразила полную поддержку ее государством документа WP/52, включая предлагаемый проект резолюции Совета, приложенный к нему. Намибия приветствует пример самоотверженности, поданный 62 государствами, которые решили сыграть ведущую роль в процессе внедрения глобальной системы РМ с самого начала. Она подчеркнула, что по причинам, определяющим их ведущую роль и отмеченным делегатом Южной Африки, и следуя их примеру, Намибия, несмотря на низкий уровень деятельности своей международной авиации, представила свой государственный план действий по сокращению эмиссии CO₂. В то же время делегат Намибии заявила, что все еще не определено, будет ли ее государство добровольно участвовать в этой системе с самого начала вместе с другими указанными государствами.

83. Делегат Маршалловых Островов выразил решительную поддержку принятию проекта резолюции по глобальной системе РМ, содержащегося в документе WP/52, без поправок, указав, что Маршалловы Острова являются одним из тех государств, которые наиболее подвержены воздействию последствий изменения климата, поскольку его территория возвышается всего на два метра над уровнем моря. Допуская, что проект резолюции несовершенно, он подчеркнул, что этот документ представляет собой очень тщательно сбалансированный пакет.

Делегат Маршалловых Островов подчеркнул, что без этой резолюции и роли, которую должны сыграть международная авиация и другие секторы, не будет другого способа удержать повышение глобальной средней температуры на уровне 1,5 °С, как было решено на COP21, причем достижение этой цели критично для выживания Маршалловых Островов. Его государство не может позволить себе ждать еще три года до принятия мер и не может согласиться на что-либо меньше того, что предложено в документе WP/52. Делегат Маршалловых Островов предупредил, что если эти меры будут отложены, то засухи, с которыми все столкнулись, станут еще более частыми, штормы более сильными, а "королевские" приливы более мощными. В силу этих причин и несмотря на собственные экономические трудности, Маршалловы Острова не только поддержали принятие проекта резолюции, представленного в документе WP/52, но также вызвались добровольно участвовать в глобальной системе РМ с самого начала. Маршалловы Острова надеются, что все другие государства, подписавшие Парижское соглашение 2015 года, т. е. все государства-члены, присутствующие на Ассамблее, сделают то же самое.

84. Комитет согласился вернуться к этому пункту повестки дня на следующем заседании.

85. Заседание было закрыто в 12:15.

Протокол четвертого заседания
(Вторник, 29 сентября 2016 года, 14:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

2. Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения (*Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер*) (продолжение)
- *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)*
 - Документ, представленный Словакией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)
 - Документ, представленный Индией, Китаем и Российской Федерацией
 - Документ, представленный Гватемалой и Испанией
 - Документ, представленный Катаром
 - Документ, представленный Индонезией
 - Документ, представленный Бразилией
 - Документ, представленный Малайзией
 - Документ, представленный Российской Федерацией
 - Документ, представленный Канадой
 - Документ, представленный Чили
 - Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
 - Документ, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)
 - Документ, представленный Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ИАТА, Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)
 - Документ, представленный Всемирным банком
 - Информационный документ, представленный Республикой Корея
 - Информационный документ, представленный Таиландом
 - Информационный документ, представленный ИАТА
 - Информационный документ, представленный Международной коалицией за устойчивую авиацию (ИКСА)
 - Информационный документ, представленный Латиноамериканской ассоциацией воздушного и космического права (ALADA)
 - Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой
2. Пункт 16 повестки дня: Авиационная безопасность. Политика

Принятие резолюции 2309 Совета безопасности ООН (2016 год)

Глобальные рамки

- *Всеобъемлющая стратегия ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS)*
- *Создание Глобального плана обеспечения авиационной безопасности*
- *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности*

Стратегические приоритетные задачи предстоящего трехлетнего периода

- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Документ, представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА

Кибербезопасность

- *Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации*
- Документ, представленный Аргентиной, Бельгией, бывшей югославской Республикой Македония, Гайаной, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Намибией, Науру, Непалом, Нигерией, Нидерландами, Объединенными Арабскими Эмиратами, Республикой Молдова, Российской Федерацией, Саудовской Аравией, Сенегалом, Сент-Люсией, Сингапуром, Соединенным Королевством, Сьерра-Леоне, Тринидадом и Тобаго, Францией, Швейцарией и Южной Африкой
- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки и Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и проект резолюции ЕВРОКОНТРОЛЯ
- Документ, представленный КАНСО
- Документ, представленный ИККАИА
- Информационный документ, представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА, а также ЕВРОКОНТРОЛЕМ
- Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой
- Информационный документ, представленный Соединенными Штатами Америки

Безопасность неконтролируемой зоны

- Документ, представленный Российской Федерацией
- Документ, представленный МСА

Приложение 17 и соответствующий инструктивный материал

- Документ, представленный Индией
- Документы, представленные Российской Федерацией

Меры по устранению инсайдерской угрозы

- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Документ, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени африканских государств

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения *(Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер)*

1. Исполнительный комитет возобновил (EX/2 и /3) рассмотрение в соответствии с пунктом 22 повестки дня вопроса о глобальной системе РМ для международной авиации, изложенного в документе WP/52, представленном Советом, и соответствующих документов, представленных государствами и международными организациями.

2. Все выступившие делегаты выразили признательность за напряженную работу, проделанную после 38-й сессии Ассамблеи Президентом Совета, Генеральным секретарем и Секретариатом, а также Консультативной группой по вопросам охраны окружающей среды (EAG) и Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP), в результате которой был подготовлен проект резолюции Ассамблеи по глобальной системе РМ (CORSA), содержащийся в добавлении В к документу WP/52, в котором отражена компромиссная позиция.

3. Делегат Египта указал, что хотя его государство является одним из тех развивающихся стран, которые выразили определенную обеспокоенность относительно возможных негативных последствий внедрения глобальной системы РМ, оно поддержало проект резолюции, в частности пункт 7 постановляющей части об использовании поэтапного внедрения, чтобы в CORSA были учтены особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности, развивающихся государств, при одновременном сведении к минимуму нарушений рыночного равновесия. Делегат Египта также подчеркнул пункт 16 *bis* постановляющей части, в котором Ассамблея определила, что CORSA или любая другая система, одобренная Ассамблеей, должна представлять собой РМ, применяемые в отношении эмиссии CO₂ международной авиации, что предотвратит дублирующее применение РМ помимо CORSA; и пункт 15 постановляющей части, в котором Ассамблея постановляет, что существует потребность в предоставлении гарантий в рамках CORSA для обеспечения устойчивого развития международного авиационного сектора и недопущения необоснованного экономического бремени для международной авиации и просит Совет определить основания и критерии для таких действий и выявить возможные способы решения таких проблем. Он отметил, что Египет считает, что часть доходов, получаемых от покупки эксплуатантами воздушных судов единиц эмиссии, сформированных в рамках глобальной системы РМ ИКАО или механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, должна направляться развивающимся государствам, включая малые островные развивающиеся государства (SIDS). В заключение делегат Египта одобрил замечания, сделанные ранее (EX/3) Южной Африкой.

4. Делегат Сьерра-Леоне высказался в поддержку проекта резолюции.

5. Отметив, что его государство поддержало основные компоненты предлагаемой глобальной системы РМ с самого начала, делегат Чили подчеркнул, что Чили одобряет проект резолюции, поскольку в нем в сбалансированном виде учтены все различные обеспокоенности государств. Тем не менее Чили полагает, что текст, относящийся к теоретическому *минимальному* освобождению, должен быть усовершенствован, так как должно быть указано, что как только государство превышает установленное пороговое значение, оно должно быть включено в CORSA. По его мнению, такое включение не должно происходить на основе индивидуальной доли государств в деятельности международной авиации в КТК за 2018 год, как установлено в

настоящее время в пункте 7 d) постановляющей части проекта резолюции. Делегат Чили поддержал предыдущие выступления делегатов Перу и Бразилии.

6. Признав, что проект резолюции представляет собой компромиссный текст, делегат Кении решительно поддержал его, а также замечания, сделанные делегатами Южной Африки, Египтом и всеми другими участниками, которые выступили за его принятие. Отметив, что пункт 7 f) постановляющей части обеспечивает проверку Советом процесса внедрения CORSIA каждые три года, начиная с 2022 года, он подчеркнул, что это должно снять озабоченности многих государств, которые сомневаются относительно последствий, которые будут для них иметь компенсационные требования.

7. Делегат Нигерии отметил, что его государство решительно поддерживает проект резолюции, поскольку признает, что последствия эмиссии CO₂ от авиации вполне реальны и что необходимо предпринять срочные меры для компенсации и сокращения эмиссии. Он согласился с замечаниями, сделанными делегатами Египта, Кении, Сьерра-Леоне, Южной Африки и Соединенных Штатов Америки и некоторыми другими, которые выступили в поддержку принятия проекта резолюции, представленного в документе WP/52. Делегат Нигерии также высказался в поддержку тех государств, которые выразили намерение добровольно участвовать в глобальной системе РМ с самого начала, и призвал другие государства присоединиться к ним. Кроме того, он выразил поддержку авиационной отрасли, которая также выступила за принятие проекта резолюции, поскольку в конечном счете именно на нее возложена задача внедрения CORSIA.

8. Делегат Сейшельских Островов поддержал проект резолюции, а также в особенности выступления делегатов Кении и Египта.

9. Также выразив поддержку проекту резолюции, делегат Объединенных Арабских Эмиратов подчеркнула, что ее государство официально объявило о намерении добровольно участвовать в CORSIA с самого начала. Напомнив о замечаниях, ранее сделанных делегатом Саудовской Аравии в отношении пункта 7 e) постановляющей части проекта резолюции, в котором говорится о возможности отказа от участия для тех государств, которые решили добровольно участвовать в CORSIA, она подтвердила важность такой возможности выхода из системы и попросила, чтобы Секретариат проработал этот вопрос, поскольку использование термина "прерывать" (discontinue) не вполне разъясняет, будет ли такой выход окончательным или временным. Ссылаясь на пункт 9 постановляющей части и вопрос о быстро развивающихся маршрутах и первопроходцах, делегат Объединенных Арабских Эмиратов подчеркнула важность изучения перехода от секторального к динамичному методу распределения компенсационных обязательств, учитывая экономические последствия различных этапов. Она одобрила замечания, сделанные делегатом Южной Африки в отношении регулярных проверок Советом процесса внедрения CORSIA, чтобы гарантировать ее эффективность [см. п. 7 f) постановляющей части]. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов подчеркнула необходимость обеспечить необходимую поддержку развивающимся государствам, чтобы они смогли улучшить свою авиационную инфраструктуру, учитывая различия в возможностях. Она напомнила, что глобальная система РМ была предложена только как дополнительный элемент и что все еще необходимо реализовать дальнейшие меры в целях внедрения всех элементов корзины мер. Напомнив о ранее сделанном замечании делегата от Сингапура, что принятие международным сообществом резолюции по глобальной системе РМ для международной авиации улучшит и облегчит ситуацию для всех заинтересованных сторон, делегат Объединенных Арабских Эмиратов рекомендовала всем делегатам приложить совместные усилия, чтобы усовершенствовать предлагаемую глобальную систему РМ.

10. Высказавшись в поддержку проекта резолюции, делегат Буркина-Фасо отметил, что, хотя проект несовершенен, он отражает добрую волю всех государств. Более того, политическая воля была выражена в заявлениях политических деятелей и Генерального секретаря Организации Объединенных Наций г-на Пан Ги Муна. В контексте инициативы ИКАО "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB) и того факта, что Совет будет проводить регулярные проверки процесса внедрения CORSIA, делегат Буркина-Фасо выразил уверенность в том, что в результате внедрения глобальной системы РМ не будет проигравших. Он присоединился к предыдущим ораторам и поддержал принятие проекта резолюции.

11. Делегат Камеруна также выразил поддержку проекту резолюции и поддержал выступления делегатов Южной Африки, Египта, Нигерии, Кении, Буркина-Фасо и Объединенных Арабских Эмиратов. Отдавая должное огромной работе по подготовке компромиссного текста резолюции, он подчеркнул, что многое еще предстоит сделать в отношении глобальной системы РМ на будущих Ассамблеях. Делегат Камеруна выразил надежду, что после принятия резолюции все государства ограничатся только внедрением CORSIA, не используя дополнительных мер. Он призвал государства, имеющие необходимый потенциал и ресурсы, как можно скорее принять участие в CORSIA на добровольной основе.

12. Приветствуя намерение 62 государств, представляющих 83 % международной авиационной деятельности, добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, делегат Бельгии заявила, что она убеждена в том, что решение, которое будет принято на 39-й сессии Ассамблеи, является приемлемым пакетным решением для международного авиационного сообщества. Проект резолюции обеспечивает определение всех ключевых элементов глобальной системы РМ с самого начала и единые правила для всей авиационной отрасли и включает обоснованные положения о наращивании потенциала. Делегат Бельгии разделяет мнение, что проект резолюции, представленный Советом, является удовлетворительным, тщательно сбалансированным компромиссом и наилучшим соглашением, которое может быть предложено миру на данном этапе. Она полностью поддерживает принятие проекта резолюции.

13. Разделяя мнение, выраженное предыдущими ораторами, поддержавшими проект резолюции, делегат Польши заявил, что хотя проект резолюции не может удовлетворить всех, он достаточно сбалансирован, чтобы быть принятым. Он отметил, что поскольку Польша недавно пережила экономические преобразования, она понимает обеспокоенность других государств. Тем не менее она считает, что проект резолюции содержит элементы, которые должны удовлетворить потребности развивающихся рынков. Поэтому по мнению Польши сейчас подходящее время для достижения глобального соглашения об изменении климата, включая глобальную систему РМ для международной авиации.

14. Делегат Австрии повторила, что проект резолюции хорошо сбалансирован и учитывает различные потребности государств. Она отметила, что предлагаемое поэтапное внедрение CORSIA, которое включает этапы добровольного участия, облегчит государствам участие в глобальной системе РМ. Делегат Австрии подчеркнула, что для достижения надежного решения в отношении окружающей среды важно, чтобы как можно больше государств добровольно приняли участие в системе РМ с самого начала, и заявила, что Австрия, как государство – член ЕКГА, будет одним из таких государств в соответствии с Братиславской декларацией от 3 сентября 2016 года. Она подчеркнула, что для осуществления обязательного второго этапа и для обеспечения доверия ко всему авиационному сектору необходимо также не допустить продления освобождений, которые в настоящее время предусмотрены в тексте проекта резолюции. В этом отношении деятельность по наращиванию потенциала также сыграет важную роль и должна продолжать развиваться. Делегат Австрии отметила, что другим важным элементом проекта резолюции является подход, основанный на маршруте, который поможет свести к

минимуму нарушения рыночного равновесия между эксплуатантами на одних и тех же маршрутах. В заключение она выразила решительную поддержку проекта резолюции и подчеркнула необходимость принятия Ассамблеей общего решения по нему в интересах будущих поколений.

15. Отметив, что изменение климата является одной из крупнейших глобальных проблем для будущих поколений, делегат Соединенного Королевства заявил о повсеместном признании необходимости заняться проблемой эмиссии CO₂ путем глобально скоординированных действий. Подчеркнув, что авиация должна сыграть свою роль, он заметил, что внимание всего мира сейчас приковано к ИКАО и ожидания в отношении результатов ее работы очень высоки. Поэтому необходимо, чтобы Ассамблея предприняла определенные действия. Как указали наблюдатели от авиационной отрасли в ходе обсуждений, они согласны с проектом резолюции, который после принятия Ассамблеей даст авиационной отрасли стабильность, в которой она нуждается. На карту поставлена репутация ИКАО и ее государств-членов по этому вопросу. Под уверенным руководством Президента Совета все государства ввели напряженную работу в течение долгого времени, чтобы подготовить текст проекта резолюции, который представлен в добавлении В к документу WP/52. Многие государства, включая Соединенное Королевство, иногда шли на трудные компромиссы в целях достижения всеобщего согласия. Делегат Соединенного Королевства поблагодарил все государства, которые продемонстрировали такой прагматизм.

16. Делегат Соединенного Королевства согласился со многими делегатами как развитых, так и развивающихся государств, которые заявили, что проект резолюции, представленный в документе WP/52, хотя и является несовершенным, но представляет собой пакетное решение, которое они могут принять. Он подтвердил, что Соединенное Королевство, как государство – член ЕКГА, намеревается добровольно участвовать в CORSIA с самого начала на основе проекта резолюции и в соответствии с Братиславской декларацией от 3 сентября 2016 года. Делегат Соединенного Королевства поздравил все государства, особенно развивающиеся, которые добровольно согласились участвовать в CORSIA с самого начала. Заявив, что получение согласия 62 государств, представляющих 83 % международной авиационной деятельности, добровольно участвовать в CORSIA с самого начала было большим достижением, он подчеркнул, что это согласие не должно быть поставлено под угрозу. Делегат Соединенного Королевства призвал еще больше государств добровольно участвовать в глобальной системе РМ, при оказании в случае необходимости технической помощи и сотрудничества в наращивании потенциала, чтобы подать четкий сигнал об их твердом намерении совместно решать проблему влияния эмиссии CO₂ авиации на окружающую среду на нашей планете.

17. Делегат Норвегии подчеркнула, что после 21-й Конференции сторон (COP21) Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН) (Париж, ноябрь-декабрь 2015 года) были большие ожидания со стороны международного сообщества, гражданского общества и общественности в целом, что результатом нынешней Ассамблеи будет четкий сигнал о том, что ИКАО и сектор международной авиации сделают свою часть работы, которую необходимо осуществить во всем мире для смягчения последствий изменения климата. Таким образом, делегатам необходимо принять обоснованную, надежную и эффективную глобальную систему РМ для международной авиации – CORSIA, которая станет первой глобальной отраслевой системой компенсации и сокращения эмиссии CO₂. Вот почему так важно, чтобы предлагаемая система CORSIA смогла достигнуть климатических целей. Критическая точка уже пройдена, и сейчас необходимо приступить к совместному решению этой проблемы, чтобы сохранить легитимность сектора международной авиации, как было указано многими предыдущими ораторами.

18. Делегат Норвегии повторила, что проект резолюции, предлагаемый Советом, является результатом активного обсуждения и что все государства напряженно работали и шли на уступки, стремясь достигнуть наилучших общих целей для авиации и окружающей среды. Она напомнила, что в ходе переговоров Норвегия продемонстрировала гибкость, чтобы учитывать обеспокоенность других государств и регионов, в частности для достижения справедливого баланса. Норвегия считает, что важно обеспечить ясность относительно сферы действия и надежности системы, а также способности извлекать уроки и совершенствовать систему в дальнейшем. Также необходимо, чтобы последующая деятельность соответствовала решениям, принятым в рамках РКИК ООН, чтобы обеспечить высокое качество работы по сокращению эмиссии. Хотя ясно, что предстоит еще много работы, необходимо сделать первый шаг и прийти к согласию относительно компромиссного текста проекта резолюции. Заявив, что ее государство, вместе с 43 остальными государствами – членами ЕКГА, открыто заявило в Братиславской декларации от 3 сентября 2016 года о приверженности идее добровольного участия в CORSIA с самого начала, делегат Норвегии приветствовала решение других государств поступить аналогичным образом и рекомендовала, чтобы как можно больше государств сделали это до окончания Ассамблеи.

19. Напомнив, что Мозамбик простирается примерно на 3000 км вдоль юго-восточного побережья Индийского океана, делегат Мозамбика подчеркнул, что вследствие влияния изменения климата некоторые его города оказались ниже уровня моря. Кроме того, наводнение на севере Мозамбика и засуха на юге теперь происходят одновременно. Поэтому Мозамбик полностью поддержал проект резолюции ввиду ожидаемых благоприятных последствий для окружающей среды, которые сделают мир лучше.

20. Делегат Соломоновых Островов указал, что, как одно из государств-членов SIDS, его государство поддерживает ведущую роль ИКАО в решении экологических проблем, связанных с международной гражданской авиацией, включая эмиссию парниковых газов (ПГ), которая является причиной изменения климата. Он подчеркнул, что, хотя общая эмиссия CO₂ от Соломоновых Островов и тихоокеанских государств, включая эмиссию их авиационных секторов, незначительна, они сами испытывают на себе серьезные последствия изменения климата, вызванные эмиссией CO₂ от промышленных государств. Одобрив напряженную работу по подготовке предлагаемой глобальной системы РМ, представленной в проекте резолюции, делегат Соломоновых Островов подчеркнул, что если ИКАО руководствуется принципами справедливости и беспристрастности, то в окончательной редакции CORSIA должны быть учтены особые потребности и обстоятельства Соломоновых Островов и тихоокеанских государств, где авиация представляет собой наиболее практичное международное транспортное средство для поддержки развития в них секторов туризма и коммерции. Поэтому Соломоновы Острова просят освобождения для всех государств – членов SIDS от участия в глобальной системе РМ, чтобы обеспечить баланс в соответствии с инициативой ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" и принять во внимание интересы развития сети воздушного транспорта государств – членов SIDS. В этом отношении поддержка Соломоновыми Островами проекта резолюции ни в коем случае и ни коим образом не означает, что ИКАО может игнорировать их призыв учитывать особые потребности и обстоятельства этого государства и других тихоокеанских государств.

21. Отметив, что некоторые государства выразили обеспокоенность в связи с предлагаемой глобальной системой РМ, подвергая сомнению ее надежность и эффективность и требуя дать дополнительное время для проведения исследований, которые представят свидетельства наличия этих качеств, делегат Республики Молдова подтвердил, что CORSIA, являющаяся результатом длительного обсуждения, включает необходимые элементы и отражает одновременно и проактивные, и осторожные мнения в ее отношении. Он полностью поддержал проект резолюции.

22. Также высказавшись в поддержку проекта резолюции, делегат Словении подчеркнул, что он представляет собой хорошее компромиссное решение и закладывает хорошую основу для следующих шагов в долгом, но жизненно необходимом процессе сведения к минимуму углеродного следа от авиации.

23. Делегат Португалии подчеркнул, что проект резолюции уже получил широкую поддержку государств во всем мире и в авиационной отрасли в ходе длительных двусторонних и многосторонних консультаций, проведенных под эгидой ИКАО. Он также напомнил заявление, сделанное ранее (EX/3) делегатом Маршалловых Островов, что достижение цели, намеченной Парижским соглашением 2015 года об удержании прироста глобальной средней температуры на уровне 1,5 °C, имеет особое значение для выживания его государства. Принимая во внимание ответственность Ассамблеи за решение этого вопроса, а также проведенную работу по подготовке предлагаемой глобальной системы РМ, делегат Португалии решительно заявил, что сейчас не время возобновлять обсуждение ее ключевых элементов. Он предложил Ассамблее принять обоснованную, надежную и эффективную глобальную систему РМ и одобрить все ключевые элементы и этапы внедрения для полноценной работы системы, включая дорожную карту для разработки остающихся элементов, которые необходимы для начала ее функционирования в 2020 году, при условии обеспечения недискриминация между эксплуатантами и равноправия всех участников.

24. Делегат Португалии высказал полное понимание того факта, что, учитывая масштабы системы, не все государства готовы участвовать на ранних этапах внедрения системы и что особые обстоятельства и соответствующие возможности государств должны по возможности приниматься во внимание в соответствии с Парижским соглашением 2015 года. По мнению Португалии, экспериментальный и первый этапы системы дадут возможность достигнуть справедливого баланса между государствами на разных стадиях развития экономики и авиации. Португалия, как соавтор документа WP/414 вместе с остальными 43 государствами – членами ЕКГА, полностью поддерживает усилия ИКАО по достижению консенсуса в ходе 39-й сессии Ассамблеи по глобальной системе РМ. В этой связи, Португалия одобрила Братиславскую декларацию от 3 сентября 2016 года, в соответствии с которой все государства – члены ЕКГА обязались добровольно участвовать в системе с самого начала. Делегат Португалии призвал те государства, которые еще не сделали этого, присоединиться ко все увеличивающемуся числу государств, которые заявили о намерении добровольно участвовать в CORSIA с самого начала. В заключение он высказался в поддержку документа WP/428 (Чили), полностью соглашаясь с важностью предоставления соответствующей информации, связанной с будущей технической работой CAEP над CORSIA, всем государствам-членам, в особенности информации, относящейся к мониторингу, отчетности и верификации (MRV), критериям единиц эмиссии (EUC) и реестрам.

25. Подчеркнув, что его государство находится на "переднем крае" глобального изменения климата, делегат Мальдивских Островов заявил, что любой подъем уровня моря приведет к его исчезновению с лица Земли. Поэтому Мальдивские Острова поддерживают часть проекта резолюции по глобальной системе РМ, предполагающую добровольное участие. Однако он выразил обеспокоенность в отношении других частей проекта резолюции и поэтому одобрил документ WP/412 (Индия, Китай и Российская Федерация), а также выступления делегатов Китая, Саудовской Аравии и Индии. Обеспокоенность Мальдивских Островов связана в основном с обязательным этапом внедрения системы, о котором в проекте резолюции говорится недостаточно подробно. По его мнению, согласие участвовать в обязательном этапе, не получив предварительно подробных разъяснений, в будущем может создать проблемы. Мальдивские Острова зависят от воздушного транспорта, и все, что негативно влияет на него, также негативно сказывается на их экономике. Не желая отставать, в том числе экономически, Мальдивские Острова считают необходимым, чтобы была принята такая резолюция по глобальной системе РМ, которая была бы

полностью выдержана в духе сохранения их народа и экономики. Соглашаясь с делегатом Сингапура в том, что Ассамблея не может завершить работу, не приняв резолюцию по глобальной системе РМ, делегат Мальдивских Островов призвал всех делегатов сделать еще один шаг для сближения позиций друг друга, чтобы можно было достигнуть взаимопонимания и принять резолюцию, которая была бы приемлема для всех.

26. Делегат Дании выразил решительную поддержку проекту резолюции, поскольку в нем выдержан справедливый баланс между государствами с разными уровнями развития экономики и авиации, не нарушается рыночное равновесие и предусмотрены регулярные проверки внедрения CORSIA в целях оценки результатов. Он подчеркнул, что Дания, как и остальные 43 государства – члена ЕКГА, обязалась в соответствии с Братиславской декларацией от 3 сентября 2016 года добровольно участвовать в CORSIA с самого начала. Выразив удовлетворение тем, что многие другие государства заявили о своем намерении поступить аналогичным образом, делегат Дании призвал присоединиться к ним. Он также с удовлетворением отметил, что авиационная отрасль в целом поддерживает проект резолюции.

27. В связи с заявлением, сделанным Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций г-ном Пан Ги Муном в его заранее записанном видеообращении (P/1) о том, что мир давно уже не может удовлетворяться полумерами, делегат Нидерландов также высказался в поддержку проекта резолюции, поскольку в нем продемонстрированы лидерство и ответственность, необходимые для будущего авиации и благосостояния будущих поколений. Выразив признательность делегатам Южной Африки, Мексики, Сьерра-Леоне, Кении, Нигерии, Сейшельских Островов, Буркина-Фасо и другим делегатам за их оптимистичные выступления в поддержку проекта резолюции, он заявил, что в проекте выдержан справедливый баланс между различными интересами и позициями государств, которые обсуждались в последние несколько лет. Делегат Нидерландов подчеркнул, что в проекте резолюции предусмотрен дифференцированный подход, а также регулярные проверки с целью обеспечить дальнейшее совершенствование CORSIA, если таковое потребуется по результатам проверки.

28. Делегат Нидерландов отметил просьбы различных государств об участии в разработке технических элементов CORSIA, такие как просьба Чили, содержащаяся в документе WP/428. Отметив, что в настоящее время принцип САЕР состоит в том, чтобы разрешать активное участие всех государств, даже тех, что не являются членами САЕР, он предложил помощь Нидерландов в поиске способов реализации этого принципа работы на практике. Признав также, что техническая поддержка является важным условием для некоторых государств, чтобы иметь возможность участвовать в этой системе, что отражено, например, в документе Индонезии WP/211 Revision No. 1, делегат Нидерландов подчеркнул, что его государство ищет практические способы предоставления такой поддержки (финансовой и/или в натуральном выражении).

29. В заключение делегат Нидерландов заявил, что проект резолюции хорошо сбалансирован, что были соблюдены необходимые условия для того, чтобы глобальная система РМ работала, и что информация о ее финансовых последствиях и экологической эффективности понятна. Он подтвердил, что, следовательно, ничто не мешает Исполнительному комитету рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции, представленный в документе WP/52.

30. Присоединившись к Соединенному Королевству, Швеции, Португалии и многим другим государствам, которые выступили в поддержку проекта резолюции, делегат Эстонии отметил, что заявление 62 государств, представляющих 83 % международной авиационной деятельности, о намерении добровольно участвовать в CORSIA с самого начала со всей

очевидностью свидетельствует о том, что резолюция может быть принята без всяких изменений. Он призвал все государства, которые этого еще не сделали этого, выступить с аналогичным заявлением до завершения Ассамблеи.

31. Делегат Хорватии решительно высказался в пользу принятия проекта резолюции в его нынешнем виде, поскольку он представляет собой ясно выраженное компромиссное решение, которое обеспечит достижение целей сокращения эмиссии CO₂ авиации. Он отметил, что Хорватия гордится тем, что разделяет намерение добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, выраженное всеми государствами – членами ЕКГА в Братиславской декларации от 3 сентября 2016 года. Поздравив все другие государства, которые добровольно согласились присоединиться к системе с самого начала, делегат Хорватии призвал другие государства, обладающие достаточным потенциалом, поступить аналогичным образом.

32. Дополняя свое предыдущее выступление (EX/3), делегат Аргентины выразил поддержку документа WP/428, в котором Чили высказал просьбу, чтобы соответствующая информация, относящаяся к будущей технической работе САЕР в области CORSIA, была доступна всем государствам-членам, в особенности информация, связанная с MRV, EUC и реестрами. Будучи осведомлен о том, что Комитет согласился приостановить рассмотрение проекта "*Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*" (WP/49) до тех пор, пока не завершится обсуждение вопроса о глобальной системе РМ, он официально заявил о своей согласии с делегатами Перу и Боливии (Многонациональное государство), в частности в том, что "*Руководящие принципы по разработке и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации*", представленные в приложении к резолюции А38-18 Ассамблеи, должны быть включены в виде приложения в проект резолюции по глобальной системе РМ, содержащийся в документе WP/52, поскольку они обеспечивают концептуальную поддержку CORSIA.

33. Делегат Папуа – Новой Гвинеи выразил полную поддержку указанного проекта резолюции, поскольку он означает продолжение работы для достижения глобальной амбициозной цели обеспечения углеродно-нейтрального прироста (CNG) в эмиссии авиации с 2020 года. Он подчеркнул, что это было результатом обдуманного, тщательного и тонко сбалансированного компромисса, в особенности для государств-членов SIDS в Тихом океане, которые борются с последствиями изменения климата. Отметив с признательностью пункт 7 d) постановляющей части проекта резолюции, которым государства SIDS, а также LDC и LLDC освобождаются от участия в обязательном втором этапе CORSIA, делегат Папуа – Новой Гвинеи подчеркнул, что тем не менее его государство намеревается добровольно участвовать в CORSIA с самого начала.

34. Подчеркнув, что изменение климата является глобальной проблемой и что усилия по ее решению имеют первостепенное значение, делегат Объединенной Республики Танзания выразил решительную поддержку проекту резолюции, который был подготовлен в результате активного обсуждения с государствами и авиационной отраслью на различных форумах для достижения консенсуса. Отметив, что некоторые элементы CORSIA все еще разрабатываются, он подчеркнул необходимость доработать их и принять к сведению обеспокоенность, выраженную по поводу расширения участия в глобальной системе РМ. Делегат Объединенной Республики Танзания поздравил все государства, которые объявили о намерении добровольно участвовать в CORSIA с самого начала.

35. Делегат Словакии также высказался в поддержку проекта резолюции. Отметив, что проект также пользуется поддержкой авиационной отрасли, на которой больше всего скажутся последствия внедрения CORSIA, он подчеркнул, что сейчас обязанностью государств является достижение консенсуса по этому вопросу.

36. Подчеркнув драматический характер изменения климата, делегат Того напомнил об увеличении температуры, которое в некоторых местах превышало пороговое значение 1,5 °С, принятое на COP/21 и отраженное в Парижском соглашении. Подчеркнув, что весь мир должен осознать, насколько важно ограничить увеличение глобальной средней температуры этим пороговым значением, он отметил, что проект резолюции по глобальной системе РМ предоставляет возможность решить проблему изменения климата и сохранить окружающую среду для будущих поколений. Делегат Того поддержал всех делегатов, которые выступили в поддержку проекта, включая делегатов Южной Африки, Буркина-Фасо, Нигерии и Кении. Он также поддержал документ WP/412 (Индия, Китай и Российская Федерация).

37. Выразив полную поддержку проекту резолюции, представленному в документе WP/52, делегат Ямайки отметила, что ее государство, которое ежедневно сталкивается с реальными последствиями изменения климата, считает его хорошей основой для продвижения вперед и что эта резолюция будет позитивным добавлением к Парижскому соглашению 2015 года. Кроме того, его принятие обеспечит устойчивость авиационной отрасли, что является жизненно необходимым для Ямайки, поскольку туризм является для нее одним из основных источников дохода.

38. Делегат Российской Федерации заявил о решительной поддержке заявлений Китая, Индии и Саудовской Аравии, а также документа WP/428, в котором Чили высказала просьбу, чтобы соответствующая информация, относящаяся к будущей технической работе CAEP над CORSIA, была доступна всем государствам-членам, в особенности информация, связанная с MRV, EUC и реестрами. Затем он привлек внимание к документу WP/412 (Индия, Китай и Российская Федерация), в котором предложены некоторые изменения к проекту резолюции, подчеркнув, что в трех государствах-соавторах проживает большая часть населения мира. Подчеркнув необходимость достигнуть консенсуса по проекту резолюции, чтобы иметь возможность эффективно продолжать работу над глобальной системой РМ, он отметил, что ее нынешний текст содержит несколько концепций, которые все еще нуждаются в разъяснении. Делегат Российской Федерации заверил делегатов Маршалловых Островов и Мозамбика, что изменения, предложенные в документе WP/412, в которых особо подчеркнуты требования о сокращении эмиссии CO₂, а не требования относительно компенсации, не приведут к дальнейшему повышению уровня моря в результате изменения климата. В качестве примера он привел предлагаемые изменения к п. 14 преамбулы проекта резолюции с упоминанием Парижского соглашения 2015 года, который должен быть пересмотрен в следующей редакции (см. п. 2.3 документа WP/412):

"принимая во внимание, что РКИК ООН и Парижским соглашением предусматриваются механизмы, такие как механизм чистого развития (МЧР) и механизм выполнения на добровольной основе определяемого на национальном уровне вклада (NDC), учрежденный п. 4 статьи 6 Парижского соглашения для содействия сокращению эмиссии ПГ при одновременном стимулировании устойчивого развития, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам;"

Подчеркнув, что предлагаемые изменения не меняют смысла п. 14 преамбулы, делегат Российской Федерации заявил, что это будет основой для дальнейшего обсуждения.

39. Выразив безоговорочную поддержку его государством проекта резолюции, представленного в документе WP/52, делегат Монако подчеркнул, что правящий князь Монако Альбер II, представленный как и многие другие мировые лидеры на Ассамблее, обеспокоен будущим планеты и ожидает принятия эффективной и прагматичной глобальной системы РМ для международной авиации. Отметив, что Ассамблея столкнулась с историческим вызовом, он

подчеркнул, что хотя изменения к проекту резолюции, предлагаемые в документе WP/412, не лишены основания, если Ассамблея вновь сосредоточит внимание на всех нерешенных вопросах, это будет уклонением от ее обязанностей, как это было на 38-й сессии в 2013 году. Делегат Монако отметил, что нынешнее обсуждение ясно показало, что проект резолюции, содержащийся в документе WP/52, представляет собой согласованный консенсусом текст, завоевавший поддержку очень большого числа делегатов. Он предупредил, что непринятие решения по глобальной системе РМ будет показателем полной неспособности Ассамблеи и ИКАО справиться с глобальной проблемой авиационной эмиссии, которую только они одни могут решить. Делегат Монако закончил выступление призывом к делегатам быть на высоте их общей ответственности и проявить амбициозность и смелость при решении указанной проблемы.

40. Делегат Доминиканской Республики подчеркнул, что его государство привержено идее защиты окружающей среды и поэтому поддерживает проект резолюции, содержащийся в документе WP/52, который стал достойным завершением трехлетней работы Организации по подготовке согласованного на основе консенсуса текста в ходе двусторонних и многосторонних консультаций, Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD) ИКАО и недавнего совещания высокого уровня по глобальной системе РМ. Снова заявив о необходимости того, чтобы ИКАО могла послать ясный позитивный сигнал международному сообществу, он подчеркнул, что указанный проект резолюции предоставляет для этого замечательную возможность, так как в нем заявлено о приверженности Ассамблеи делу защиты окружающей среды путем внедрения глобальной системы РМ для международной авиации.

41. Делегат Судана одобрил и поддержал неустанные усилия ИКАО в области защиты окружающей среды, в особенности связанные с противодействием изменению климата. Ссылаясь на указанный проект резолюции, он указал, что Судан разделяет позицию Катара в отношении признания первопроходцев в структурных элементах CORSIA (WP/182) (EX/3) и поддерживает выступления делегатов Саудовской Аравии, Объединенных Арабских Эмиратов, Египта и Южной Африки.

42. Выразив полную поддержку проекту резолюции, делегат Мадагаскара также заявил, что он представляет собой хорошее компромиссное решение, направленное на достижение прогресса в противодействии изменению климата путем внедрения CORSIA.

43. Отметив, что его государство также поддержало проект резолюции, делегат Республики Корея подчеркнул, что Корея намеревается добровольно участвовать в CORSIA с самого начала и предлагает другим государствам сделать то же самое в рамках продолжения деятельности по достижению глобальной амбициозной цели обеспечения CNG с 2020 года.

44. Делегат Чехии указал, что его государство убеждено в том, что принятие Ассамблеей эффективной глобальной системы РМ для международной авиации отвечает всеобщим интересам и что проект резолюции, воплощающий концепцию CORSIA, предоставляет наилучший способ достижения этой цели, поскольку является результатом нелегкого, но открытого и честного обсуждения и представляет собой сбалансированный и разумный компромисс, отражающий интересы многих государств и других заинтересованных сторон. Предупредив, что повторное обсуждение текста резолюции может нарушить баланс и эффективность тщательно сформулированной концепции CORSIA, он заявил, что наиболее приемлемым решением для Ассамблеи будет одобрить и принять проект резолюции, представленный в документе WP/52.

45. Выразив полную поддержку компромиссному проекту резолюции, делегат Ганы подчеркнул, что все государства, как развитые, так и развивающиеся, несут ответственность за

охрану окружающей среды в интересах будущих поколений. Он заявил, что государства должны направить все свои усилия на успешное внедрение CORSIA.

46. Делегат Латвии также высказался в поддержку проекта резолюции, поскольку он представляет собой сбалансированный компромисс между государствами с разными интересами и уровнями экономического развития. Он заявил, что гордится намерением его государства и остальных 43 государств – членов ЕКГА добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, как предусмотрено в Братиславской декларации от 3 сентября 2016 года, и с удовлетворением отметил, что многие другие государства намереваются поступить аналогичным образом.

47. Также высказавшись в поддержку проекта резолюции, делегат Румынии заявила, что принятие предлагаемой глобальной системы РМ отвечает общим интересам. Она подчеркнула, что это важное и ожидаемое решение в истории авиации и что делегаты должны вместе вступить в эту новую эру. Напомнив, что ее государство намеревается в соответствии с указанной Братиславской декларацией добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, делегат Румынии настоятельно рекомендовала другим государствам поступить аналогичным образом.

48. Делегат Гватемалы отметил, что его государство решительно поддерживает глобальную систему РМ, представленную в проекте резолюции, как компромиссное решение, которое может быть скорректировано по результатам предусмотренных регулярных проверок внедрения системы, и призвал другие государства поступить так же. Он подчеркнул, что Гватемала выразила намерение добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, поскольку она привержена достижению Целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР), подписала Парижское соглашение 2015 года и занимает десятое место в *Индексе глобального климатического риска 2016 года* в списке стран, наиболее пострадавших от экстремальных погодных явлений в период 1995–2014 годов. Делегат Гватемалы подчеркнул, что его государство твердо поддерживает все меры, которые приведут к глобальным улучшениям в окружающей среде.

49. Кроме того, делегат Гватемалы повторил просьбу, высказанную в документе WP/225 (EX/2), о более высоком уровне представительства государств – членов ЛАКГА в САЕР и ее различных рабочих группах, таких как Техническая целевая группа по глобальным рыночным мерам (GMTF). Он отметил, что как одно из государств, которые поддержали включение слова "сокращение" в акроним CORSIA, Гватемала одобряет предложение, ранее выдвинутое Колумбией, согласно которому определенная процентная доля доходов, получаемых от покупки эксплуатантами воздушных судов единиц эмиссии, сформированных в рамках глобальной системы РМ, будет целенаправленно выделяться для деятельности по сокращению эмиссии, ведущейся в авиационной отрасли. Отметив, что хотя эмиссия международной авиации в настоящее время составляет менее 2 % от общей глобальной эмиссии CO₂, влияющей на все международное сообщество, делегат Гватемалы подчеркнул, что единственным способом свести к минимуму влияние эмиссии будет внедрение эффективного механизма компенсации и сокращения выбросов углерода, т. е. CORSIA, которая представлена в проекте резолюции, содержащейся в документе WP/52.

50. Делегат Литвы подчеркнул, что его государство приветствует CORSIA, как экономичное средство сокращения эмиссии CO₂ международной авиации, и что Литва намерена в соответствии с Братиславской декларацией от 3 сентября 2016 года добровольно участвовать в ней с самого начала, как и все остальные государства – члены ЕКГА. Подчеркнув важность обязательства, принятого рядом других крупных авиационных государств, в частности Соединенными Штатами Америки, Канадой, Мексикой, Индонезией и Таиландом относительно добровольного участия в CORSIA с самого начала на основе указанного проекта резолюции,

делегат Литвы подчеркнул, что это свидетельствует о приемлемости содержания проекта резолюции для многих государств и поэтому проект не должен пересматриваться. Он подчеркнул, что Ассамблея имеет уникальную возможность принять историческое и, хотелось бы надеяться, долгосрочное и экологически ответственное решение по глобальной системе РМ для международной авиации благодаря принятию проекта резолюции, представленного в документе WP/52, что будет содействовать достижению глобальных целей смягчения последствий изменения климата, согласованных на COP/21 в Париже в 2015 году.

51. Выразив решительную поддержку тщательно сбалансированному проекту резолюции как пакетному решению, делегат Люксембурга подчеркнул, что его принятие Ассамблеей пошлет мощный сигнал международному сообществу относительно амбициозного и ответственного характера этого проекта, поскольку представляет собой наилучший возможный компромиссный текст по важному вопросу глобальной системы РМ для международной авиации.

52. Делегат Парагвая отметила, что ее государство решительно поддерживает проект резолюции, поскольку он хорошо сбалансирован и включает экспериментальный этап внедрения CORSIA, а также механизм регулярных проверок результатов внедрения системы.

53. Также полностью поддержав проект резолюции, делегат Кипра заявил, что он представляет собой сбалансированное предложение по достижению наилучшей общей цели для авиации и окружающей среды.

54. Делегат Мальты также высказался в поддержку проекта резолюции, так как это хорошо сбалансированный компромиссный пакет мер.

55. Поддержав проект резолюции, делегат Эквадора подчеркнул, что в нем отражены принципы недискриминации, а также равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, представленные в Чикагской конвенции, и принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующего потенциала, с учетом различных национальных обстоятельств согласно РКИК ООН и Парижскому соглашению, и подчеркнул необходимость того, чтобы эти принципы соблюдались при внедрении CORSIA. Он также подчеркнул важность использования поэтапного внедрения CORSIA и уважения принципа добровольного участия. Делегат Эквадора также отметил, что CORSIA необходима для достижения глобальной амбициозной цели обеспечения CNG с 2020 года.

56. Делегат Руанды присоединился к предыдущим ораторам, выразив поддержку проекту резолюции, в котором отражена важная и напряженная работа, осуществленная под руководством ИКАО в соответствии с Парижским соглашением 2015 года, которое было ратифицировано его государством.

57. Выразив решительную поддержку его государством проекта резолюции, делегат Албании заметил, что консенсус в отношении него представляется достигнутым.

58. Наблюдатель от ИКСА поблагодарил председателя Исполнительного комитета за то, что был принят к сведению (EX/3) представленный ИКСА документ WP/206 [*Глобальная система рыночных мер ИКАО (ГМВМ)*]. Он указал, что ИКСА воодушевлена ответственным подходом, который продемонстрировало большое число государств и международных организаций, включая авиационную отрасль, которые все считают, что эффективное соглашение по глобальной системе РМ может быть достигнуто на этой Ассамблее. Напомнив, что на третьем совещании Комитета (EX/3) Исполнительный секретарь РКИК ООН подчеркнул необходимость того, чтобы каждая страна и каждая отрасль еще более активно наращивали усилия для удержания

прироста глобальной средней температуры на уровне 1,5 °С, как было согласовано на COP/21 в Париже, наблюдатель от ИКСА заявил, что существует потребность в глобальной системе РМ для международной авиации, которая позволит сохранить, насколько это возможно, целостность окружающей среды.

59. Отметив, что проект резолюции, содержащийся в документе WP/52, является компромиссным пакетом, который разрабатывался в духе сотрудничества, наблюдатель от ИКСА подчеркнул, что при этом необходимо избегать компромиссного отношения к целостности окружающей среды. Исходя из этого, он подчеркнул следующее:

- ИКСА приветствует предусмотренные регулярные проверки внедрения CORSIA, так как они являются важным элементом, дающим возможность снизить в будущем максимальный разрешенный уровень эмиссии в соответствии с целями Парижского соглашения 2015 года;
- необходимо сохранять надежность максимального разрешенного уровня эмиссии; не должно быть ценовых лимитов, нарушающих этот уровень. ИКСА также по-прежнему озабочена возможностью прекращения участия государств в системе;
- необходимо избежать двойного учета эмиссии при выполнении других обязательств;
- любые соглашения о дифференциации должны быть долговременными, пользоваться широким одобрением, учитывать историческую эмиссию развитых государств и обеспечивать серьезные стимулы для авиакомпаний добиваться сокращения эмиссии в отрасли;
- CORSIA должна поощрять использование только тех видов биотоплива, которые обеспечивают снижение нетто-эмиссии в течение жизненного цикла и соответствуют критериям экологичности, включая низкие показатели косвенного изменения характера землепользования;
- единицы эмиссии должны обеспечивать реальное дополнительное проверяемое и постоянное сокращение эмиссии и поддерживать устойчивое развитие, предусматривая исключения для тех, кто не в состоянии этого продемонстрировать.

60. Наблюдатель от ИКСА отметил, что после принятия Парижского соглашения 2015 года мир теперь смотрит на ИКАО, доверие к которой зависит от ее способности добиться принятия Ассамблеей позитивного решения в отношении глобальной системы РМ для международной авиации. Он подчеркнул, что если она не будет упущена, эта возможность станет историческим моментом, как было указано предыдущими ораторами. Ссылаясь на п. 2.1 документа WP/206, наблюдатель повторил заключение ИКСА о том, что "Для ИКАО наступил момент внедрить глобальную [систему] РМ, которая соответствует цели ИКАО – обеспечить углеродно-нейтральный прирост с 2020 года справедливым, прозрачным и законным образом; обеспечивает целостность окружающей среды; и создает надежную основу для укрепления будущих амбициозных устремлений ИКАО".

61. Наблюдатель от МСА выразил полную поддержку документу WP/153 Revision No. 1, в котором ИАТА изложила свои взгляды на финансовые последствия внедрения глобального механизма компенсации эмиссии углерода, а также документов WP/155 Revision No. 1 и WP/413, в которых МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА изложили свои взгляды на глобальную систему РМ для международной авиации и добровольное участие в ней. Он подчеркнул, что авиационная отрасль единодушно поддерживает внедрение CORSIA в качестве глобальной системы РМ для международной авиации. Наблюдатель от МСА с чувством удовлетворения заявил, что 26-е совещание Всемирной ежегодной генеральной ассамблеи МСА,

проходившее 27 сентября 2016 года, приняло резолюцию в поддержку внедрения CORSIA. МСА твердо верит, что CORSIA представляет собой наилучшее решение для всей авиационной отрасли. Сектор аэропортов уже играет свою роль, используя программу углеродной аккредитации аэропортов, что было признано ИКАО и РКИК ООН в рамках Меморандума о взаимопонимании. Экологические обязанности и ответственность МСА в отношении окружающей среды были дополнительно разъяснены в информационном документе WP/429 о вкладе аэропортов в охрану окружающей среды. МСА надеется на продолжение сотрудничества с ИКАО и другими заинтересованными сторонами авиационной отрасли в области коллективной экологической ответственности. В заключение наблюдатель от МСА повторил, что авиационная отрасль готова, желает и способна сделать это.

62. Подводя итоги обсуждения, председатель Исполнительного комитета отметил, что 87 делегатов высказались в поддержку проекта резолюции по глобальной системе РМ для международной авиации, предлагаемого Советом в документе WP/52, в котором, как они все считают, отражен баланс различных мнений государств и который представляет собой приемлемый компромиссный пакет. Четыре делегата не согласны с проектом резолюции и еще четыре делегата сомневаются, принять его или нет, причем это решение зависит от возможного внесения поправок в его текст. Он подчеркнул, что на настоящий момент 62 государства выразили намерение добровольно участвовать в CORSIA с самого начала.

63. Председатель Исполнительного комитета напомнил, что в некоторых документах, представленных в соответствии с пунктом 22 повестки дня, предложены поправки к ряду положений указанного проекта резолюции или альтернативный подход. Отметив, что в некоторых других документах подчеркнуто значение наращивания потенциала и оказания помощи государствам при внедрении ими глобальной системы РМ, он заявил, что в проекте резолюции есть конкретные положения, касающиеся этих аспектов внедрения. В этой связи председатель указал, что Комитет приветствует документ WP/248, в котором Всемирный банк выразил намерение оказать поддержку деятельности по наращиванию потенциала с целью внедрения глобальной системы РМ, включая внедрение системы MRV и реестров.

64. Ссылаясь на просьбу, высказанную Чили в документе WP/428, о том, чтобы соответствующая информация, относящаяся к будущей технической работе САЕР в области CORSIA, в особенности, информация, связанная с MRV, EUC и реестрами, была доступна всем государствам-членам, председатель указал, что, насколько он понимает, Совет уже решил, что будет распространяться больше информации о прогрессе в работе САЕР и что Секретариат изучит вопрос о том, как найти наилучший способ помочь всем заинтересованным государствам стать наблюдателями САЕР и назначать своих экспертов для участия в работе, связанной с CORSIA. Он подчеркнул, что поскольку этот вопрос относится к административным процедурам САЕР, он не должен рассматриваться на Ассамблее.

65. Председатель отметил, что Комитет высоко оценивает работу, осуществленную Советом, Консультативной группой Совета по вопросам охраны окружающей среды, Группой высокого уровня, совещанием высокого уровня по глобальной системе РМ и совещанием неофициальной группы "друзья Президента", а также техническую работу экспертов, проделанную до того как Совет доработал текст проекта резолюции, содержащийся в добавлении В к документу WP/52. Отметив, что, как указано в разделе 2 документа WP/52, есть еще несколько нерешенных вопросов, которые необходимо рассмотреть с целью усовершенствовать текст, он предупредил, что внесение в него серьезных изменений может нарушить его тонкий баланс и приемлемость в качестве компромиссного пакета. Могут быть приняты только такие изменения, которые не повлияют на общую широкомасштабную поддержку, полученную этим проектом резолюции. Председатель указал, что он совместно с

Президентом Совета проведет неофициальные консультации с некоторыми государствами и группами государств по поводу возможного внесения изменений в текст проекта резолюции, которые не повлияют на эту поддержку, и на следующем совещании Исполнительный комитет (EX/10) предложит конкретные изменения к тексту проекта резолюции, которые получают общую поддержку. Он призвал делегатов сосредоточиться на основных вопросах и оказать максимальную поддержку тексту проекта резолюции, представленному в добавлении В к документу WP/52.

Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

Принятие Советом Безопасности Организации Объединенных Наций резолюции 2309 (2016 год)

66. Рассмотрению этого пункта повестки дня предшествовали сообщения нескольких делегатов и Генерального секретаря ИКАО о единогласном принятии Советом Безопасности Организации Объединенных Наций резолюции 2309 (2016) *"Угрозы международному миру и безопасности, создаваемые террористическими актами. Авиационная безопасность"* на 7775-м заседании Совета Безопасности 22 сентября 2016 года.

67. Делегат Соединенного Королевства напомнил, что соавторами резолюции 2309 было большое количество государств и что она была принята единогласно всеми членами Совета Безопасности Организации Объединенных Наций. Отметив, что Генеральный секретарь ИКАО присутствовала на встрече министров, чтобы представить им краткую информацию о роли и работе ИКАО в области угроз и рисков для безопасности гражданской авиации, он указал, что, возможно, она захочет представить свое мнение Исполнительному комитету. Отметив, что резолюция 2309 установила нужный контекст для нынешнего обсуждения, делегат Соединенного Королевства заявил, что она появилась в результате необходимости учесть проблему растущей угрозы авиации, исходящей от террористической деятельности. Недавние события показали, что авиация остается важной и знаковой целью для террористов и что эта угроза по мере ее развития может приобретать более широкий географический охват и отражать более широкий спектр террористических методов. Террористические акты могут теперь считаться величайшей угрозой безопасности международной гражданской авиации и ее будущему развитию. Они угрожают повышению благосостояния государств, а также их национальной безопасности, и ни одна территория не может считаться недосыгаемой для террористов, которые активно ищут уязвимые места в глобальной системе авиационной безопасности. Поэтому на прошлой неделе государства собрались в Совете Безопасности Организации Объединенных Наций, чтобы принятием резолюции 2309 подчеркнуть неотложный характер этой проблемы, требующей пристального внимания на самом высоком уровне, как национальном, так и глобальном.

68. Обратив внимание на текст резолюции 2309 и на политическую ситуацию, на фоне которой она была принята, делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что Совет Безопасности недвусмысленно признал, что ИКАО, как заинтересованное специализированное учреждение Организации Объединенных Наций, играет ключевую роль в противодействии террористической угрозе для международной гражданской авиации. Он призвал государства принять меры как на национальном уровне, так и с помощью ИКАО. В связи с этим он предложил, чтобы, обсуждая глобальную концепцию и стратегию ИКАО для обеспечения безопасности авиации на следующий трехлетний период, Исполнительный комитет одновременно принял к сведению эту проблему и воспользовался политическими импульсом и стимулом, созданными резолюцией 2309. Делегат Соединенного Королевства указал, что одним из действий, которые следует осуществить ИКАО, является разработка нового глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), который будет основан на Всеобъемлющей стратегии ИКАО в

сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS), предложенной Советом в документах WP/14 и WP/15, и заменит ее. Это необходимо сделать довольно срочно и в тесном сотрудничестве с государствами. Глобальная концепция, изложенная в документе WP/15, указывает примерное направление, в котором надо двигаться, чтобы разработать и совершенствовать такой план. Однако делегат Соединенного Королевства предостерег от излишней сосредоточенности на планах и стратегиях, связанных с обеспечением безопасности, поскольку как бы важны они ни были, они являются всего лишь средствами достижения цели. Отметив, что бумажные планы сами по себе не обеспечат безопасности людей, он подчеркнул необходимость постоянно проверять и пересматривать политику и стандарты, чтобы противостоять новым угрозам. Делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что реальной проблемой, как было признано в резолюции 2309, является расхождение между имеющимися планами обеспечения безопасности и реальным обеспечением эффективной безопасности на местах. Это огромная проблема, которую предстоит решить в следующий трехлетний период на национальном и глобальном уровне в рамках предпринимаемых усилий по противодействию растущей террористической угрозе. Он подчеркнул, что в первую очередь нужно уделить внимание решению этой проблемы для того, чтобы ГПАБ был эффективным и позволил решить задачу, поставленную перед государствами их политическими лидерами через Организацию Объединенных Наций.

69. Отметив, что его государство поддержало резолюцию 2309, делегат Новой Зеландии подчеркнул, что воздушное сообщение жизненно важно для его государства, поскольку более 99 % иностранных туристов прибывают воздушным транспортом, и примерно 15 % экспортных грузов отправляется по воздуху. Безопасность международной гражданской авиации жизненно важна для Новой Зеландии. Совет Безопасности Организации Объединенных Наций уже предпринял меры в связи с проблемой передвижения иностранных террористов, включая ограничение их доступа к воздушным судам как транспортному средству. Тем не менее недавние террористические акты показали, что авиация остается привлекательной целью для террористов, и благодаря развитию технологий террористическую угрозу для авиации становится труднее обнаружить. Международному сообществу необходимо сохранять бдительность и обеспечить, чтобы международные стандарты соответствовали постоянно возникающим новым угрозам.

70. Поскольку делегаты государств – членов ИКАО собрались сейчас на своей очередной Ассамблее, делегат Новой Зеландии призвал их внимательно изучить коллективное мнение Совета Безопасности Организации Объединенных Наций. Он подчеркнул, что ИКАО остается основным форумом для совершенствования стандартов авиационной безопасности и заслуживает поддержки международного сообщества. Новая Зеландия поддерживает подход к авиационной безопасности, который основан на оценке рисков и учете различных обстоятельств, что особенно важно для государств с ограниченным потенциалом и более низким риском, включая многие малые островные развивающиеся государства (SIDS) в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Делегат Новой Зеландии подчеркнул, что было бы неверно ожидать, что в таких государствах будут такие же системы и концепции авиационной безопасности, как и в развитом государстве. Подчеркнув, что согласование стандартов является только первым шагом, он указал, что еще более сложной и важной будет задача обеспечить их эффективное внедрение. В этой связи Новая Зеландия приветствует резолюцию 2309, призывающую к международному сотрудничеству, включая предоставление технической помощи, в решении проблемы угрозы международному миру и безопасности, создаваемой террористическими актами.

71. Делегат Франции подчеркнул, что его государство, как постоянный член Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, решительно поддерживает резолюцию 2309, в которой осуждаются акты терроризма против гражданской авиации, и выражает полную поддержку ИКАО в этом отношении. Франция верит, что ИКАО предпримет решительные

действия, с тем чтобы все более надежно защищать воздушный транспорт, одновременно обеспечивая его развитие и устойчивость. Отметив, что посредством резолюции 2309 Совет Безопасности подтвердил свою поддержку ИКАО и доверие к ней, ее Генеральному секретарю и сотрудникам, делегат Франции подчеркнул, что, как всегда, Франция будет поддерживать Генерального секретаря в осуществлении этой трудной, но благодарной миссии.

72. Предоставив дополнительную информацию, Генеральный секретарь напомнила, что председатель Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, посол Новой Зеландии, предложил ей представить указанную краткую информацию 22 сентября 2016 года в соответствии с соглашением 1947 года между ИКАО и Организацией Объединенных Наций, в частности со статьей VII "Помощь Совету Безопасности". Она отметила, что ИКАО является одной из 38 международных участников Целевой группы по осуществлению контртеррористических мероприятий Организации Объединенных Наций, поддерживающих реализацию Глобальной контртеррористической стратегии ООН. Представление краткой информации Генеральным секретарем Совету Безопасности было связано со следующими вопросами: угрозы безопасности и риски для гражданской авиации; ведущая роль ИКАО благодаря разработке стандартов, проведению проверок и оказанию помощи; приоритеты и политика ИКАО в области авиационной безопасности; важность координации усилий всех учреждений, отвечающих за авиационную безопасность на национальном и международном уровне; и необходимость для ИКАО продолжать оказание помощи государствам в целях укрепления авиационной безопасности в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания". Подчеркнув, что ее краткое выступление было положительно воспринято Советом Безопасности, Генеральный секретарь отметила, что из его 15 членов, г-н Борис Джонсон, министр иностранных дел и по делам Содружества Наций Соединенного Королевства, г-н Джей Джонсон, министр внутренней безопасности Соединенных Штатов Америки, и семь других министров, а также представители других государств одобрили деятельность ИКАО. В своих заявлениях члены Совета Безопасности отметили, что гражданская авиация остается привлекательной целью для террористов, и согласились с тем, что необходимо расширять сотрудничество, чтобы постоянно укреплять безопасность глобальной сети воздушного транспорта в рамках ИКАО и Чикагской конвенции. Они согласились, что важнейшими факторами являются обмен информацией и сотрудничество в области наращивания потенциала и оказания технической помощи.

73. В тот же день, 22 сентября 2016 года, Совет Безопасности Организации Объединенных Наций единогласно принял резолюцию 2309 (2016) *"Угрозы международному миру и безопасности, создаваемые террористическими актами. Авиационная безопасность"*, в которой, в частности, содержится призыв ко всем государствам: работать в рамках ИКАО с целью обеспечить, чтобы ее стандарты безопасности пересматривались и модифицировались для эффективной борьбы с угрозой, создаваемой террористическими нападениями на объекты гражданской авиации; укреплять и поощрять эффективное применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, изложенных в Приложении 17; и оказывать ИКАО содействие в дальнейшей активизации усилий по проведению ревизий, наращиванию потенциала и разработке учебных программ в целях поддержки их осуществления. В этой резолюции Совет Безопасности также настоятельно призвал государства, которые в состоянии сделать это, оказывать содействие в обеспечении наращивания потенциала, включая профессиональную подготовку и передачу технологий, с тем чтобы позволить другим государствам выполнять их обязательства в соответствии с резолюцией. Он также настоятельно призвал все государства обеспечить сотрудничество между их национальными ведомствами, агентствами и другими учреждениями и призвал продолжать тесное сотрудничество между ИКАО и Исполнительным директором Контртеррористического комитета (ИДКТК) в деле выявления пробелов и факторов уязвимости в области авиационной безопасности.

74. Упомянутый брифинг Генерального секретаря, а также принятие Советом Безопасности Организации Объединенных Наций резолюции 2309 (2016) на совещании министров в рамках сегмента высокого/высшего уровня ежегодной Ассамблеи Организации Объединенных Наций широко освещались в средствах массовой информации.

75. Генеральный секретарь подчеркнула, что важным аспектом деятельности ИКАО в области обеспечения авиационной безопасности является мобилизующая политическая воля к повышению национальных возможностей. Внимание Совета Безопасности Организации Объединенных Наций к этому вопросу будет способствовать усилению деятельности мирового сообщества в области авиационной безопасности, активизации политических мер в целях эффективного внедрения Стандартов ИКАО, связанных с безопасностью, и поддержки деятельности ИКАО по оказанию технической помощи государствам, которые в ней нуждаются.

76. После заявлений о поддержке резолюции 2309 (2016) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций Исполнительный комитет приступил к рассмотрению пункта 16 повестки дня на основе четырех рабочих документов, представленных Советом: документ WP/14 [*Всеобъемлющая стратегия ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS)*]; документ WP/15 [*Глобальный план обеспечения авиационной безопасности*]; документ WP/16 [*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*]; и документ WP/17 [*Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации*].

Глобальные рамки

Всеобъемлющая стратегия ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS)

77. Генеральный секретарь представила документ WP/14, в котором отражены основные достижения в рамках ICASS и выделены некоторые основные мероприятия, проведенные ИКАО в рамках каждого стратегического направления деятельности. Она также подчеркнула важность усвоения ценных уроков, полученных во время реализации ICASS при разработке ГПАБ. Ассамблее предлагается: а) одобрить продолжение реализации ICASS в качестве первичной стратегии ИКАО по реализации программы авиационной безопасности в 2017–2019 гг., пока не будет принят ГПАБ, который заменит ICASS; и б) призвать государства продолжать вносить добровольные взносы в целях поддержки рабочей программы ИКАО по обеспечению авиационной безопасности.

Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)

78. Далее Генеральный секретарь представила документ WP/15, в котором Совет предложил разработать ГПАБ, чтобы обеспечить потребности государств и регионов в деятельности по укреплению авиационной безопасности с помощью ряда международно признанных целей и задач. В документе рекомендуется при создании будущей стратегии авиационной безопасности отойти от ориентированной на ИКАО стратегии ICASS к стратегии, в которой определены общие устремления и ответственность всех государств. Ассамблея предлагается: а) поручить Совету продолжать разработку ГПАБ на основе четких и выработанных коллективно глобальных целей и задач в области авиационной безопасности, подкрепляемых конкретными и измеримыми показателями; б) поручить Секретариату проконсультироваться с государствами-членами в целях обсуждения и доработки элементов ГПАБ на основе материалов в добавлениях А, В и С к документу WP/15; и с) согласиться с предлагаемой дорожной картой и сроками реализации, представленными в добавлении D к документу.

Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности

79. Представив документ WP/16, в котором Совет предложил обновить резолюцию A38-15 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности", Генеральный секретарь отметила, что предлагаемые изменения отражают события, происшедшие после 38-й сессии Ассамблеи, и включают новый текст по таким вопросам, как продление действия ICASS на 2017–2019 гг., до тех пор пока ГПАБ не будет полностью доработан и принят к внедрению; и угрозы и риски терактов в неконтролируемой зоне, кибератаки и возможная уязвимость дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС). Ассамблее предлагается принять пересмотренное Сводное заявление, представленное в добавлении к документу WP/16.

Стратегические приоритетные задачи предстоящего трехлетнего периода

80. Делегат Соединенных Штатов Америки представила документ WP/177 (*Культура авиационной безопасности. Оценка выполнения национальных программ обеспечения безопасности гражданской авиации*). Государства – члены ИКАО несут ответственность за соблюдение Стандартов ИКАО, связанных с обеспечением безопасности, и постоянно оценивают системы, чтобы обеспечить надлежащее и эффективное осуществление мер безопасности. Соединенные Штаты Америки считают, что предоставление государствам средств, необходимых для проведения самооценки внедрения таких мер в их национальные программы обеспечения безопасности гражданской авиации и осуществления усовершенствований, должно стать основополагающим приоритетом политики ИКАО в сфере обеспечения безопасности в следующем трехлетнем периоде. Помимо использования результатов проверок, проводимых с помощью механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) ИКАО, и других оценок, получаемых с помощью двусторонних и отраслевых обязательств, государства должны наращивать свои знания и потенциал для проведения самооценок и использовать информацию, чтобы решать проблемы, связанные с системными недостатками и уязвимыми местами. Таким образом, государства должны быстрее реагировать на возникающие угрозы, что укрепит существующую основу глобальной авиационной безопасности.

81. В документе WP/177 описано использование Соединенными Штатами Америки анализа основных причин в качестве фундаментальной основы для выявления и корректировки уязвимых мест в их системе авиационной безопасности и предложено ИКАО уделять основное внимание таким аналитическим методам в ее стратегических планах обеспечения авиационной безопасности, а также разработать инструктивный материал и систему обучения для проведения самооценок. Соединенные Штаты Америки предлагают Ассамблее принять семь направлений деятельности, предложенных в их документе, и обязуются обмениваться собственным передовым опытом с ИКАО в поддержку деятельности Организации по предоставлению средств, которые помогут государствам-членам соблюдать Стандарты ИКАО, связанные с безопасностью.

82. В заключение делегат Соединенных Штатов Америки выразила решительную поддержку документа WP/98, представленному ЕС и государствами – членами ЕКГА, и содержащихся в нем рекомендаций.

83. Делегат Франции внес на рассмотрение документ WP/98 (*Приоритеты в области авиационной безопасности*), который был представлен Словакией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА. Ввиду высокого уровня террористической угрозы гражданской авиации, особенно в отношении неконтролируемой зоны аэропортов, соавторы подчеркнули четыре приоритета для реагирования на эту глобальную угрозу: во-первых,

эффективное и постоянное внедрение положений Приложения 17, что является исключительно важным не только для безопасности воздушного транспорта, но также для укрепления доверия населения и способности эксплуатантов защитить граждан и пассажиров. Это является также предварительным условием гармонизации международных мер по обеспечению безопасности и предпосылкой взаимного признания государствами адекватности мер по обеспечению безопасности, предпринятых государством.

84. Вторым приоритетом является международное сотрудничество при оценке угрозы. Такое сотрудничество необходимо, чтобы обеспечить осознание угрозы и эффективное и действенное реагирование на нее, а также чтобы принятые меры были пропорциональными и реалистичными. Третий приоритет включает наращивание потенциала. Показатели ощутимых результатов инициатив по наращиванию потенциала до сих пор были довольно противоречивы в том, что касается их эффективности на земле, поскольку некоторые государства существенно подняли уровень соблюдения SARPS Приложения 17, а другие сделали мало и не продемонстрировали прогресса в этом отношении. При этом всем участникам таких инициатив необходимо сделать больше, чтобы повысить эффективность принятых ими мер. Четвертым приоритетом является эффективность процесса проверки. Цель УППАБ-МНМ состоит в том, чтобы представить достоверную картину положения с реализацией мер по обеспечению безопасности на земле, и это должно быть основным результатом процесса проверки в рамках УППАБ-МНМ. Масштаб и процесс проверки должны быть пересмотрены вследствие увеличения доступности достоверной информации по результатам международных проверок, и проверки жизненно необходимы для укрепления доверия к надежности системы обеспечения авиационной безопасности государств.

85. Соавторы документа WP/98 предлагают Ассамблее при обновлении резолюции A38-15 Ассамблеи: а) вновь подтвердить ответственность государств-членов за внедрение эффективных мер по обеспечению авиационной безопасности на своих территориях с учетом меняющейся картины угрозы; б) настоятельно призвать все государства-члены полностью и прочно внедрить SARPS Приложения 17 и SARPS Приложения 9, связанные с авиационной безопасностью, и в срочном порядке устранить любые пробелы или недостатки; с) настоятельно призвать Секретариат ИКАО, государства-члены, региональные организации, отраслевых партнеров и другие стороны совместно работать для повышения эффективности и устойчивости деятельности, связанной с наращиванием потенциала; и d) поручить Секретариату ИКАО рассмотреть масштабы и методы текущей УППАБ ИКАО для обеспечения того, чтобы она представляла собой надежное средство предоставления гарантий государствам-членам, отрасли и пассажирам относительно эффективного внедрения мер обеспечения авиационной безопасности на земле.

Кибербезопасность

86. Генеральный секретарь представила документ WP/17, в котором Совет предлагает проект резолюции Ассамблеи по решению проблем кибербезопасности в гражданской авиации, разработанный в ответ на угрозу кибератак и киберинцидентов на основе единого, комплексного и функционального подхода. Ее задача состоит в том, чтобы подтвердить важность и срочность защиты ключевых инфраструктурных объектов и данных гражданской авиации от киберугроз и получить всеобщее одобрение действий ИКАО, ее государств-членов и заинтересованных сторон в авиационной отрасли, имеющих целью систематически и в духе сотрудничества решать проблемы кибербезопасности в гражданской авиации и снижать соответствующие угрозы и риски. Ассамблее предлагается принять проект резолюции, представленный в добавлении к документу WP/17.

87. Было отмечено, что один рабочий документ по этому вопросу – WP/236 (*Координация работы в области кибербезопасности*), представленный ИККАИА, был исключен из повестки дня настоящего совещания, поскольку он был пересмотрен и будет заново рассмотрен Технической комиссией, а не Исполнительным комитетом.

88. Делегат Сингапура внес на рассмотрение документ WP/175, совместно представленный следующими 23 государствами: Аргентина, Бельгия, Бывшая югославская Республика Македония, Гайана, Лаосская Народно-Демократическая Республика, Намибия, Науру, Непал, Нигерия, Нидерланды, Объединенные Арабские Эмираты, Республика Молдова, Российская Федерация, Саудовская Аравия, Сенегал, Сент-Люсия, Сингапур, Соединенное Королевство, Сьерра-Леоне, Тринидад и Тобаго, Франция, Швейцария и Южная Африка. Поскольку киберугрозы в системе гражданской авиации являются предметом серьезной обеспокоенности для всех заинтересованных сторон во всем мире, необходимо, чтобы ИКАО, учреждения, отвечающие за обеспечение авиационной безопасности, авиационная отрасль и другие заинтересованные стороны в гражданской авиации сотрудничали в целях повышения осведомленности общественности о таких угрозах и разрабатывали практические и надежные политику, подходы и мероприятия, включая подготовку персонала и наращивание потенциала, чтобы защититься от них и смягчить их последствия. Учитывая взаимозависимость различных частей глобальной экосистемы гражданской авиации, для решения этих проблем необходимо тесное сотрудничество. Подход, рекомендуемый 23 соавторами, соответствует подходу, предложенному в других документах, в особенности в документах WP/17 (Совет) и WP/99 Revision No. 1 (Соединенные Штаты Америки и Словакия от имени ЕС и государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ).

89. Ассамблее предлагается в документе WP/175: принять к сведению содержание документа, в особенности возможные действия регулирующих органов и заинтересованных сторон по борьбе с киберугрозами для гражданской авиации; призвать ИКАО создать глобальную программу кибербезопасности для заинтересованных сторон гражданской авиации; и поручить одному из органов ИКАО работу по созданию глобальной концепции и координации с другими соответствующими органами ИКАО и заинтересованными сторонами.

90. Делегат Словакии представил документ WP/99 Revision No. 1 по киберустойчивости в гражданской авиации, совместно представленный Соединенными Штатами Америки и Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА, и ЕВРОКОНТРОЛем. Поскольку авиация постоянно подвергается новым угрозам и киберугрозы представляют собой возрастающий риск, влияющий на безопасность и эффективность авиационных перевозок, необходимо совместно бороться с киберугрозами, а также с кибератаками. Это глобальная проблема, требующая глобального ответа. Необходимо преодолеть "менталитет молчания" и противодействовать киберугрозам более стандартизированными, последовательными и комплексными действиями, чтобы защитить всю авиационную систему. Делегат Словакии с чувством удовлетворения отметил, что многие другие государства призывают к такому же комплексному подходу в своих документах, в частности в документе WP/175, представленном делегатом Сингапура, в отношении которого соавторы документа WP/99 Revision No. 1 выразили полную поддержку.

91. В документе WP/99 Revision No. 1 подчеркнута необходимость, чтобы все государства осознавали риски для кибербезопасности и противодействовали им последовательно и систематически. В нем отмечается, что можно поднять общий уровень осведомленности о киберугрозах и уязвимых местах в авиационной отрасли, адаптировав существующие процедуры, например путем внедрения целевой подготовки персонала всех заинтересованных сторон. Кроме того, необходим защищенный обмен информацией о киберинцидентах, уязвимых местах, угрозах,

тенденциях и методах, поскольку необходимо повысить осведомленность о существующих факторах риска для кибербезопасности. Кроме того, необходимо принять "совместный подход к управлению киберугрозами в авиации". ИКАО следует определить общие принципы оценки киберугроз, а также методы выявления, оценки и снижения этих рисков. Такой инструктивный материал облегчит выявление угроз и уязвимых мест, поможет оценивать киберугрозу и предоставит средства для их снижения.

92. Ассамблее предлагается в документе WP/99 Revision No. 1: а) просить ИКАО всесторонним образом рассмотреть вопрос киберустойчивости в гражданской авиации; б) просить ИКАО и ее государства-члены способствовать повышению осведомленности о киберугрозах и уязвимых местах в гражданской авиации посредством включения аспекта киберустойчивости в соответствующие процессы и такую деятельность, как проектирование систем, управление процедурами ОрВД и безопасностью полетов и обеспечение авиационной безопасности; в) просить ИКАО безопасным образом способствовать обмену информацией между государствами и заинтересованными сторонами, касающейся киберугрозы, уязвимых мест и мер снижения риска; г) просить ИКАО рассмотреть необходимые шаги по разработке руководящих указаний относительно управления текущими и будущими киберугрозами и уязвимыми местами с момента идентификации до принятия мер по снижению риска с учетом существующих в государствах соответствующих мер и отраслевых стандартов; и е) просить ИКАО поручить существующим группам экспертов учитывать в соответствующих случаях эти директивные указания при выполнении своей работы.

93. Представляя документ WP/187 (*Стратегия в области защиты кибербезопасности*), наблюдатель от КАНСО подчеркнул, что кибербезопасность становится все более серьезной проблемой не только в секторе гражданской авиации, но также в других секторах во всем мире. В авиационной отрасли вследствие растущей зависимости от информационных технологий могут пострадать системы ОрВД, системы воздушных судов, системы управления аэропортами, системы бронирования мест, системы аэронавигационной информации и т. д. Поэтому Ассамблее предлагается: а) принять во внимание и одобрить содержание документа WP/187, а также признать актуальность для гражданской авиации и возможное влияние на эту отрасль; б) одобрить разработку ИКАО новой стратегии в области авиационной кибербезопасности в качестве вертикальной области авиационной безопасности и выпустить руководящие документы, нацеленные на приведение к единообразию существующих инициатив на региональном и национальном уровне; в) рекомендовать государствам-членам сфокусировать свое внимание на уязвимых факторах систем и сетей, а не на опасных факторах, и учесть последствия для всей отрасли гражданской авиации; г) рекомендовать проведение форума для авиакомпаний с целью обмена передовыми методами создания безопасной/надежной среды, а также обмена информацией об эффективных инструментах и методиках для усиления безопасности текущих и будущих технологических систем; е) рекомендовать государствам-членам рассмотреть последние инициативы, представленные на 27-м совещании Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/27, март 2016 года), с целью повышения текущих Рекомендуемых практик 4.8.1 и 4.8.2 Приложения 17 до уровня Стандартов; и ф) ознакомиться с *Руководством КАНСО по оценке рисков в области безопасности*. В заключение наблюдатель от КАНСО высказался в поддержку документов WP/99 и WP/175, которые также содержат просьбу о том, чтобы ИКАО предприняла активные меры в отношении проблемы кибербезопасности в гражданской авиации.

94. Было отмечено, что были также представлены следующие информационные документы: документ WP/337 (*Aircraft certification cybersecurity regulatory efforts – только на английском языке*), представленный Соединенными Штатами Америки; документ WP/415 [*European support to the No Country Left Behind Initiative (NCLB) – только на английском языке*],

представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем; и документ WP/446 (*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil – только на испанском языке*), представленный Доминиканской Республикой.

Безопасность неконтролируемой зоны

95. Делегат Российской Федерации представил документ WP/310 (*О мерах обеспечения безопасности в неконтролируемой зоне аэропорта*), в котором заявлено об увеличении количества и степени серьезности террористических актов, совершенных террористами-смертниками в неконтролируемых зонах аэропортов и в качестве примера напомнил о терактах в международных аэропортах в Брюсселе и Стамбуле в марте и июле 2016 года соответственно, и в международном аэропорту в Москве в январе 2011 года. Гарантировать безопасность полетов и авиационную безопасность воздушного транспорта и пассажиров возможно только с помощью четко работающей системы безопасности, имеющейся также в неконтролируемых зонах аэропортов. Российская Федерация включила в свое национальное законодательство обязательные требования относительно предварительного досмотра с использованием технических средств всех лиц, а также их личных вещей в аэровокзальных комплексах. Входы в терминалы были оборудованы средствами круглосуточного досмотра с использованием рентгено-телевизионных установок и другого сложного технического оборудования. С целью дальнейшего снижения риска и предотвращения возможных актов незаконного вмешательства Российская Федерация осуществляет категорирование аэропортов, оценку их уязвимости и утверждение авиационными властями планов транспортной безопасности аэропортов, содержащих обозначение неконтролируемых зон и комплекс мер в отношении технического и физического обеспечения безопасности. Российская Федерация поддержала предлагаемое повышение Рекомендуемых практик 4.8.1 и 4.8.2 Приложения 17 до уровня Стандартов, которое Совет недавно решил включить в проект поправки 15 к Приложению 17, разосланный государствам, которые должны представить свои замечания до его рассмотрения и принятия Советом (см. C-WP/14499; 208/3; письмо государствам AS 8/2.1-16/58 Confidential от 8 июня 2016 года) (см. п. 2.7 документа WP/310).

96. В документе WP/310 Ассамблее предлагается: а) принять к сведению содержание документа; б) поддержать предлагаемое повышение до уровня Стандартов Рекомендуемых практик 4.8.1 и 4.8.2 в Приложении 17, касающихся обеспечения безопасности в неконтролируемых зонах аэропортов; в) согласиться с принятием предлагаемого нового Стандарта 4.8.3, регламентирующего установку оборудования для проведения предварительного досмотра всех лиц, входящих в здание аэровокзала, на входах в неконтролируемые зоны аэропортов, который представлен в добавлении к этому документу; и d) согласиться с необходимостью разработать инструктивный материал по обеспечению безопасности в неконтролируемых зонах аэропортов в целях его включения в *Руководство по авиационной безопасности* (Doc 8973) с учетом опыта Российской Федерации в этой области.

97. Наблюдатель от МСА представил документ WP/198 о политике обеспечения безопасности в неконтролируемой зоне, который поможет разъяснить изменение, которое он далее предложил (EX/5) в пункте 7 j) постановляющей части добавления С к предлагаемому *Сводному заявлению о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* (см. добавление к документу WP/16). Он отметил, что безопасность общественных зон аэропорта, находящихся вне охраняемой зоны ограниченного доступа, приобретает все более высокую приоритетность после террористических актов в международных аэропортах Брюсселя и Стамбула. МСА собрал мнения своих членов в отношении практического применения мер безопасности в неконтролируемой зоне и их обеспокоенности по поводу возможных ответных мер в отношении таких событий. В

частности, МСА считает, что досмотр всех пассажиров на входе в здание аэровокзала скорее просто передвинет цель, чем обезопасит ее, и может создать новые очереди и толпы. Нет свидетельств, что это позволит предотвратить теракт или послужит эффективным сдерживающим фактором. МСА считает, что два новых Стандарта, предложенных в настоящее время для включения в поправку 15 к Приложению 17 в связи с обеспечением безопасности неконтролируемой зоны, вполне уместны, поскольку обеспечивают подход, основанный на управлении рисками. Однако они должны быть дополнены четко сформулированным инструктивным материалом с перечислением ряда гибких вариантов мер по повышению безопасности в соответствии с существующей угрозой. МСА поддержал действия, предпринятые ИКАО в этой связи, и политику, предложенную в указанном *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*, приложенном к документу WP/16. Тем не менее необходимы: ясность между государствами и аэропортами по поводу роли, обязанностей и масштабов мер; улучшение обмена информацией и оперативными сведениями между учреждениями и операторами аэропорта; предоставление достаточных ресурсов государствами для обеспечения видимого и эффективного патрулирования неконтролируемой зоны аэропорта; и четкий посыл государствам, что обеспечение безопасности неконтролируемой зоны не должно пониматься как всего лишь дополнительный досмотр.

98. В документе WP/198 Ассамблее предлагается: а) принять к сведению доклад МСА о передовом опыте и политике относительно обеспечения безопасности неконтролируемой зоны аэропорта; б) предложить государствам продолжать работать с аэропортами, чтобы четко определить обязанности, подотчетность и масштаб мероприятий; с) предложить ИКАО разработать инструктивный материал, где будет ясно обозначен рекомендуемый масштаб обеспечения безопасности неконтролируемой зоны с принятием надлежащих мер, и довести этот инструктивный материал до сведения государств с помощью писем государствам и других механизмов; д) поручить ИКАО пересмотреть *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* (см. добавление к документу WP/16) в свете вопросов, представленных МСА в документе WP/198; и е) поручить Совету включить надлежащую политику по обеспечению безопасности неконтролируемой зоны в ГПАБ, предлагаемый Советом в документе WP/15. В заключение наблюдатель от МСА предложил полное содействие в разработке ГПАБ.

Приложение 17 и соответствующий инструктивный материал

99. Делегат Индии представил документ WP/219 об устранении несоответствия между вопросами протокола, предусмотренными УППАБ-МНМ, и правилами/инструктивным материалом по авиационной безопасности. Было отмечено в ходе недавно проводившей в Индии проверки в рамках УППАБ-МНМ, что основа некоторых вопросов протокола (ВП) с точки зрения SARPS Приложения 17 не вполне ясна. Большинство этих ВП являются абсолютно актуальными, однако имеется ряд вопросов, относящихся к областям, по которым ИКАО пока не достигла консенсуса или не выработала согласованной позиции. В этом документе сделана попытка устранить несоответствия между ВП и правилами/инструктивным материалом и рекомендуется внести четыре новых SARPS, а также исключить ВП, относящиеся к сотрудникам службы безопасности на борту, поскольку консенсус по этому вопросу еще не был достигнут. Ассамблее предлагается отметить информацию, представленную в документе WP/219 и принять к сведению рекомендации Индии, представленные в разделе 2 документа.

100. Делегат Российской Федерации представил документ WP/311, в котором содержится предложение об использовании на борту пассажирских воздушных судов и в местах их стоянки системы видеонаблюдения, предназначенной в качестве средства объективного контроля с целью предупреждения и расследования актов незаконного вмешательства в

международной гражданской авиации. Он напомнил, что действующие положения части I "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" уже содержат положения, регулирующие использование различных средств для обеспечения объективного контроля на борту воздушного судна, таких как бортовой регистратор визуальной обстановки (AIR) и бортовая система регистрации визуальной обстановки (AIRS) в кабине летного экипажа, а также система видеонаблюдения вне кабины летного экипажа, чтобы обеспечить защиту от лиц, которые ведут себя подозрительно и могут представлять потенциальную угрозу. Использование систем регистрации для объективного контроля (видеонаблюдения) на борту воздушного судна, на земле и во время полета обеспечивает мониторинг уровня безопасности и существенно повышает эффективность мер безопасности, особенно с точки зрения предотвращения и расследования актов незаконного вмешательства. Кроме того, если бы мониторинг осуществлялся в зоне регистрации пассажиров, то было бы возможно наблюдать и предотвращать неконтролируемое или нарушающее порядок поведение. Рекомендуется рассмотреть возможность установки на борту воздушного судна, включая пассажирские салоны, систем видеонаблюдения, которые записывали бы передвижения членов экипажа и пассажиров во время полета, включая недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров и лиц на борту воздушного судна. Объективные системы контроля могли бы также отслеживать действия сотрудников всех служб аэропорта, занятых в системе обслуживания на земле и внутри воздушного судна.

101. В документе WP/311 Ассамблее предлагается: а) принять к сведению содержание документа; и б) поручить Совету ИКАО рассмотреть целесообразность разработки для включения в Приложение 17 требований, а в *Руководство по авиационной безопасности* (Doc 8973 Restricted) инструктивного материала, касающихся оснащения воздушных судов и мест их стоянки системами регистрации видеонаблюдения в целях предупреждения и расследования актов незаконного вмешательства в международной гражданской авиации.

102. Делегат Российской Федерации далее представил документ WP/312, в котором содержится информация, касающаяся реализации дополнительных мер государственного регулирования, направленных на повышение уровня защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства, в том числе террористического характера. Ассамблее предлагается: а) принять к сведению содержание документа WP/312; и б) поручить Совету i) призвать государства – члены ИКАО принять меры по дальнейшему усилению обмена информацией в сфере авиационной безопасности и ii) обеспечить, чтобы в инструктивных документах был учтен опыт Российской Федерации в области присвоения категорий объектам и транспортным средствам, проведения их оценок уязвимости и планов мероприятий по обеспечению авиационной безопасности, а также профессиональной подготовки сил ее обеспечения.

Меры по смягчению инсайдерской угрозы

103. Представляя документ WP/180 (*Глобальные стратегии по устранению инсайдерского риска*), делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнула, что ценность средств обеспечения безопасности, призванных предотвращать внешние угрозы, существенно снижается или нейтрализуется, если эти средства эксплуатируются инсайдерами, имеющими соответствующие знания и возможности, как показали недавние трагические инциденты. Ассамблея как орган, ответственный за защиту авиации, должна понимать природу инсайдерской угрозы и признать, что традиционные контрмеры могут не справиться с ней. Чтобы предотвращать появление будущих террористов и выявлять их и охранять глобальную авиационную систему, необходимо в первую очередь понять эту опасную уязвимость и принять соответствующие меры. Необходимо лучше понимать природу инсайдерской угрозы и применять надлежащие

инструменты и возможности для снижения этого риска. В документе WP/180 предлагается, чтобы ИКАО продолжала использовать вклад государств-членов, чтобы поддерживать основу для своих усилий и деятельности различных рабочих органов, которые привели к лучшему пониманию масштабов инсайдерской угрозы и связанной с ней уникальной уязвимости. Как указано в документе, Соединенные Штаты Америки остаются привержены идее обмена передовой практикой с ИКАО и ее партнерами для устранения уязвимости, связанной с инсайдерской угрозой. Они признают, что другие государства-члены нашли эффективные контрмеры, и призывают эти государства активно участвовать в диалоге и предоставить свои методы и идеи ИКАО для работы в этой области.

104. Ассамблее предлагается принять к сведению действия, предложенные в документе WP/180, и уделить особое внимание пункту b), который касается отражения концепции инсайдерского риска в документации, описывающей стратегические приоритеты ИКАО на следующий трехлетний период, а также в ГПАБ, с тем чтобы обеспечить надлежащее распределение ресурсов в деле наращивания глобального потенциала для решения проблемы инсайдерских угроз. В заключение делегат Соединенных Штатов Америки высказалась в поддержку документа WP/145 (АКГА) и содержащихся в нем рекомендаций и заверила в поддержке предлагаемой работы со стороны ее государства.

105. Наблюдатель АКГА представил документ WP/145 от имени 54 африканских государств. В документе подчеркивается, что необходимо заблаговременно противодействовать новым и возникающим угрозам в отношении гражданской авиации, чтобы восстановить доверие общественности к безопасной и надежной глобальной системе воздушного транспорта. Африканские государства считают, что этого можно достигнуть, в частности, путем: совершенствования SARPS Приложения 17; обновления соответствующего инструктивного материала; и наращивания потенциала для эффективного и устойчивого внедрения. Поправка 15 к Приложению 17 направлена на решение этих проблем, и необходимо ускорить ее внедрение, чтобы обеспечить адекватное и своевременное противодействие новым и возникающим угрозам, упомянутым в документе. Обновление существующего технического инструктивного материала также необходимо, чтобы дать возможность государствам заблаговременно противодействовать таким угрозам, включая проблему безопасности неконтролируемой зоны. Ассамблее предлагается: а) настоятельно призвать Совет ускорить принятие новых SARPS в области авиационной безопасности, относящихся к уменьшению новых и возникающих угроз, включая угрозы безопасности в неконтролируемой зоне и угрозы со стороны инсайдеров; б) настоятельно призвать Совет разработать или обновить соответствующий инструктивный материал; и с) обратиться к ИКАО с просьбой обеспечить наращивание потенциала для уменьшения новых и возникающих угроз.

106. Комитет согласился вернуться к пункту 16 повестки дня на следующем заседании.

107. Заседание было закрыто в 17:00.

Протокол пятого заседания
(Пятница, 30 сентября 2016 года, 09:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 16 повестки дня. **Авиационная безопасность. Политика**
Жидкости, аэрозоли и гели
- Документ, представленный Нигерией
 - Документ, представленный Южной Африкой
 - Документ, представленный Венесуэлой (Боливарианская Республика)
- Прочие стратегические вопросы*
- Документ, представленный Бразилией, Колумбией, Панамой, Парагваем, Чили и Эквадором,
 - Документ, представленный Колумбией, поддержанный Аргентиной, Боливией (Многонациональное государство), Бразилией, Венесуэлой (Боливарианская Республика), Гайаной, Панамой, Парагваем, Перу, Суринамом, Уругваем, Чили и Эквадором
 - Информационный документ, представленный Китаем
 - Информационный документ, представленный Индией
 - Информационный документ, представленный Индонезией
 - Информационные документы представленные Испанией
 - Информационный документ, представленный Всемирной таможенной организацией (ВТАМО)
2. Пункт 17 повестки дня. **Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)**
- *Внедрение Механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)*
 - Документ, представленный Российской Федерацией
 - Документ, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств
 - Информационный документ, представленный Китаем
 - Информационный документ, представленный Индонезией

3. Пункт 18 повестки дня. Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ПВР-АБ)

- Доклад о Всеобъемлющем региональном плане осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL)
- Доклад о Программе технической помощи ИКАО
- Документ, представленный Казахстаном и Российской Федерацией
- Эр-Риядская декларация по авиационной безопасности и упрощению формальностей
- Документ, представленный Словакией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА); а также Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)
- Документ, представленный Австралией, Аргентиной, Бельгией, бывшей югославской Республикой Македония, Гайаной, Испанией, Канадой, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Намибией, Науру, Непалом, Нигерией, Нидерландами, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Республикой Молдова, Российской Федерацией, Саудовской Аравией, Сенегалом, Сент-Люсией, Сингапуром, Соединенными Штатами Америки, Соединенным Королевством, Сьерра-Леоне, Тринидадом и Тобаго, Францией, Швейцарией, Южной Африкой, Ассоциацией "Глобальный экспресс" (ГЕА), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международной ассоциацией грузовых перевозчиков (ТИАКА)
- Документ, представленный 54 Договаривающимися государствами, членами АКГА
- Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика.

1. Комитет возобновил (EX/4) и завершил рассмотрение этого пункта повестки дня на основе четырех рабочих документов, представленных Советом: WP/14 [*Всеобъемлющая стратегия ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS)*], WP/15 [*Глобальный план обеспечения авиационной безопасности*], WP/16 [*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*] и WP/17 [*Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации*], а также соответствующих рабочих и информационных документов.

Жидкости, аэрозоли и гели (ЖАГ)

2. Делегат Нигерии представил документ WP/254, в котором содержится призыв согласовать технологию досмотра ЖАГ и подчеркнута необходимость обмениваться информацией об используемых технологиях досмотра ЖАГ. Отметив, что многие государства в настоящее время не разрешают провозить никакие виды жидкостей, аэрозолей и гелей, вне зависимости от их количества, в ручной клади, поскольку не имеют необходимого оборудования, чтобы определить, безопасны ли эти ЖАГ, он подчеркнул, что отсутствие согласования в отношении методов досмотра жидкостей, аэрозолей и гелей является одним из вопросов, по которым ИКАО должна принять решение в целях внедрения стандартной процедуры. Признавая, что производители в разных государствах разработали оборудование для досмотра и обнаружения ЖАГ, делегат Нигерии заметил, что во многих случаях это оборудование не подвергалось сравнению для оценки эффективности, а когда такая оценка проводилась, информация об этом не предоставлялась. Ассамблее предлагается принять к сведению документ WP/254; настоятельно призвать Совет разработать инструктивный материал о передовой практике и основанном на оценке риска подходе к досмотру ЖАГ для оказания помощи в единообразном внедрении в целях выработки согласованного подхода к снятию ограничений на перевозку ЖАГ; и рекомендовать государствам-членам обмениваться информацией относительно оценки совместимости эффективных средств досмотра ЖАГ, включая используемые технологии.

3. Делегат Южной Африки представила документ WP/184, в котором содержится информация о прогрессе, достигнутом ее государством в области внедрения мер безопасности, направленных на противодействие угрозе, которую представляют жидкие взрывчатые вещества, и призвала государства к взаимному обмену сведениями о случаях, когда были внедрены эквивалентные меры безопасности, и о случаях, когда принятые меры оказались неэффективными. Признавая угрозу, которую представляют жидкие взрывчатые вещества для международной гражданской авиации, Южная Африка одобрила ведущую роль ИКАО в обеспечении мер по снижению уровня этой угрозы и приняла к сведению работу, осуществленную в этой области Группой экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) и ее рабочей группой, а также резолюции Ассамблеи. Делегат Южной Африки проинформировала Исполнительный комитет о том, что, хотя защищенные от несанкционированного вскрытия пакеты (ЗНВП), используемые в бесплощных зонах в ее государстве, соответствуют положениям, содержащимся в *Руководстве по авиационной безопасности* (Doc 8973 Restricted), некоторые государства не признают ЗНВП. Южная Африка отмечает усовершенствования в разработке ЖАГ и убеждена, что взаимное признание приведет к расширенному принятию этих технологий. Ассамблее предлагается: принять к сведению содержание документа WP/184; призвать все государства – члены ИКАО эффективно бороться с угрозами применения жидких взрывчатых веществ; настоятельно рекомендовать государствам-членам обеспечивать взаимное признание проводимых эквивалентных мер; призвать государства информировать друг друга в том случае, когда проводимые меры считаются недостаточными; и настоятельно рекомендовать Группе экспертов AVSEC ускорить разработку инструктивного материала, касающегося систем для обнаружения жидких взрывчатых веществ. В заключение делегат Южной Африки выразила поддержку ее государства в отношении документа WP/254, представленного Нигерией.

4. Делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) представил документ WP/327, содержащий просьбу к ИКАО определить критерии проверки для осуществления контроля в отношении жидкостей, аэрозолей и гелей. Он заметил, что, хотя гражданская авиация сталкивается со все более сложными угрозами, не существует ни одного международного Стандарта об обязательном соблюдении ограничений в отношении ЖАГ. Поэтому Ассамблее предлагается разработать Стандарты и Рекомендуемую практику для включения в Приложение 17 *"Безопасность"*, касающиеся внедрения механизмов и процедур контроля, применяемых при

досмотре ЖАГ при проходе в охраняемую зону ограниченного доступа (ОЗОД). По мнению Венесуэлы, такие действия помогут государствам применять стандартизированные эффективные процедуры, которые, в свою очередь, обеспечат безопасную среду для эксплуатационной деятельности. Сравнив предложение его государства, которое подробно описано в разделе 4 документа WP/327, с инициативой Нигерии (WP/254), делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) высказался в поддержку последней.

Прочие стратегические вопросы

5. Делегат Бразилии представил документ WP/330 о процедурах внедрения системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS), соавторами которого являются Колумбия, Панама, Парагвай, Чили и Эквадор. Авторы напоминают, что на различных региональных встречах было предложено разработать процедуры внедрения системы OSS для всего региона Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (NAM/CAR) и Южноамериканского региона (SAM) и что с этой целью была создана рабочая группа, включающая Бразилию и Тринидад и Тобаго с Панамой в качестве государства-координатора. Ассамблее предлагается: оказать поддержку реализации процедур внедрения системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS) во всем регионе NAM/CAR и регионе SAM; и рекомендовать государствам-членам внедрить систему контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута как эффективное средство повышения качества коммерческих воздушных сообщений.

6. Дополняя вышеуказанное представление документа WP/330, делегат Панамы отметил, что решение проблем времени и увеличения ресурсов – критично важных компонентов для развития глобального коммерческого воздушного сообщения – можно было бы облегчить с помощью внедрения системы OSS, которая повысит качество услуг, связанных с авиационной безопасностью. По мнению Панамы, в случае его одобрения вышеуказанное предложение о процедурах внедрения системы OSS будет содействовать укреплению систем безопасности в регионе NAM/CAR и SAM.

7. Делегат Аргентины представил документ WP/315 о реализации Национальной программы управления безопасностью гражданской авиации (НПУБГА-СУАБ), которая была представлена Колумбией и поддержана 12 государствами-членами [Аргентина, Боливия (Многонациональное государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Панама, Парагвай, Перу, Суринам, Уругвай, Чили и Эквадор]. Напомнив, что системы управления безопасностью гражданской авиации (СУАБ) были сначала разработаны в 2014 году межрегиональной рабочей группой NAM/CAR/SAM по инициативе Аргентины, он отметил, что результаты были так хорошо приняты на региональных встречах, что теперь поддерживается расширение СУАБ до масштабов Национальной программы управления безопасностью гражданской авиации. Делегат Аргентины выразил признательность всем государствам, которые принимали участие в разработке СУАБ, и отметил ведущую роль Колумбии в этой работе. Ассамблее предлагается рекомендовать государствам внедрить национальную программу управления безопасностью гражданской авиации (НПУБГА-СУАБ); предложить государствам-членам содействие в оказании технической поддержки со стороны рабочей группы, которой поручено создать и внедрить национальную программу управления безопасностью гражданской авиации (НПУБГА-СУАБ); и рассмотреть механизмы установления связи между региональными группами AVSEC/FAL и группами экспертов в Штаб-квартире с тем, чтобы можно было анализировать работу региональных групп, которая, возможно, будет служить примером передовой практики в ИКАО.

8. Отмечено, что были также представлены следующие шесть информационных документов: документ WP/361 (*Management and control of external security risks by CAAC – только на английском языке*), представленный Китаем; документ WP/136 (*Biometric based access control at airports in India – только на английском языке*), представленный Индией; документ WP/238 (*Aviation security policies implemented in Indonesia – только на английском языке*), представленный Индонезией; документы WP/131 (*Niveles de protección ante cambios en el nivel de amenaza - только на испанском языке*) и WP/132 (*Desarrollos de RPAS en España – только на испанском языке*), представленные Испанией; и документ WP/373 (*Joint WCO-ICAO initiatives to improve air cargo security and facilitation – только на английском языке*), представленный ВТАМО.

9. Председатель Исполнительного комитета затем предоставил трибуну для обсуждения всех вопросов, связанных с политикой авиационной безопасности.

Обсуждение

Глобальные рамки

10. Делегат Соединенных Штатов Америки выразил признательность Соединенному Королевству и поблагодарил его за ведущую роль и целенаправленные усилия в связи с беспрецедентной резолюцией 2309 (2016 год) "*Угрозы международному миру и безопасности, создаваемые террористическими актами. Авиационная безопасность*" Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, единогласно принятой 22 сентября 2016 года. Выразив также признательность Генеральному секретарю за ее работу, направленную на то, чтобы эти усилия увенчались успехом, он подчеркнул, что в этой резолюции авиационная безопасность признается общей ответственностью всех государств, которые должны сотрудничать в ИКАО и через посредство ИКАО, а также с помощью других соответствующих двусторонних и многосторонних соглашений, чтобы реализовать эту общую ответственность. Соединенные Штаты Америки считают, что резолюция будет основным справочным инструментом для ИКАО и ее государств-членов в процессе упорядочения и корректировки приоритетов в сфере авиационной безопасности. Поэтому, хотя Соединенные Штаты Америки поддержали продолжение реализации ICASS в краткосрочном периоде, они настоятельно рекомендовали, чтобы деятельность по разработке и внедрению Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) была ускорена в максимальной возможной степени. Существующая среда угроз требует сохранять высокий приоритет вопросов обеспечения авиационной безопасности во всех государствах, и разработка ГПАБ должна проводиться с учетом этого. Соединенные Штаты Америки признали, что разработка такого плана является крупной задачей, и призвали Секретариат использовать поддержку государств, помимо консультаций и обратной связи, а также предложили собрать специалистов в данной области из разных государств для разработки проекта ГПАБ вместе с Секретариатом. Соединенные Штаты Америки готовы незамедлительно принять участие в этой работе, чтобы представить проект ГПАБ для рассмотрения на 28-м совещании Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP), запланированном на май-июнь 2017 года. Соединенные Штаты Америки призвали государства присоединиться к ним и сотрудничать с Секретариатом в разработке этого стратегического плана. Они считают, что все государства должны вносить свой вклад в разработку ГПАБ, чтобы обеспечить ясность и рациональность целей и получение конкретных измеряемых результатов. В заключение делегат Соединенных Штатов Америки поблагодарил Совет за документы WP/14 и WP/15, в которых представлены важные задачи, стоящие перед Ассамблеей, и выразил неизменную решительную поддержку ИКАО его государством в предстоящий трехлетний период.

11. Отметив, на основании различных документов, представленных Исполнительному комитету, и замечаний, сделанных в ходе их обсуждения, что все государства и заинтересованные

стороны предпринимают усилия по обеспечению авиационной безопасности с целью укрепления глобальной системы авиационной безопасности, делегат Сингапура подчеркнул, что террористические акты и угрозы продолжают нарушать работу этой системы. Поэтому Сингапур приветствовал единогласное принятие Советом Безопасности Организации Объединенных Наций резолюции 2309 (2016), соавтором которой он является. Он также приветствует предложения поддержать глобальные усилия по укреплению системы обеспечения авиационной безопасности, как было предложено АКГА (WP/145), Соединенными Штатами Америки (WP/177 и WP/180), Российской Федерацией (WP/312), а также Колумбией и поддержано 12 южноамериканскими государствами (WP/315), все предложения которых выдержаны в духе указанной резолюции, которую Сингапур решительно поддерживает. Сингапур приветствует разработку ГПАБ ИКАО, предложенного Советом в документе WP/15.

12. Сингапур считает, что ГПАБ должен разрабатываться с учетом уроков, полученных при реализации ICASS в 2011–2016 гг., и внедряться в духе резолюции 2309 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (2016). Он призвал ИКАО действовать при посредстве AVSECP и проводя консультации с государствами и всеми заинтересованными сторонами, чтобы разработать надежный ГПАБ. Делегат Сингапура указал, что его государство представит непосредственно Секретариату некоторые поправки в предлагаемое *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*, содержащееся в документе WP/16.

13. Делегат Австралии высказалась в поддержку документов WP/14, WP/15 и WP/16, представленных Совету. Она указала, что поскольку Австралия считает, что конец 2018 года, намеченный сейчас в качестве срока одобрения Советом ГПАБ, не соответствует высокой приоритетности задачи по обеспечению авиационной безопасности, она призывает ИКАО выделить надлежащие ресурсы для разработки этого плана. В свете недавно принятой Советом Безопасности Организации Объединенных Наций резолюции 2309 (2016) *"Угрозы международному миру и безопасности, создаваемые террористическими актами. Авиационная безопасность"* Австралия предлагает ускорить сроки разработки плана, чтобы предварительный проект ГПАБ был готов для рассмотрения AVSECP на ее 28-м совещании в мае-июне 2017 года. Рассматривая ГПАБ как возможность поставить ясные и измеримые цели и задачи в области обеспечения глобальной авиационной безопасности, Австралия считает, что этот план должен содержать основные меры, указанные в Приложении 17 *"Безопасность"*, которые являются критически важными для создания прочного фундамента безопасности. Каждой основной мере должен быть присвоен уровень приоритетности по сравнению с другими мерами, чтобы государства имели ясные указания относительно целей, которым они должны уделить основное внимание в соответствии со степенью развитости их систем обеспечения авиационной безопасности. Австралия решительно поддержала намерение ИКАО проводить систематические комплексные консультации в ходе реализации ГПАБ, чтобы обеспечить эффективность плана и поддержку всех государств.

14. Делегат Франции поддержал намерение Организации использовать более комплексный глобальный подход к результатам проверки в рамках УППАБ-МНМ. Предупредив, что слабые места в любой национальной или региональной системе обеспечения безопасности угрожают безопасности всей системы воздушного транспорта, он подчеркнул, что обеспечение доверия пассажиров к этой системе является стратегическим приоритетом. Одобрив содержание документов WP/14 и WP/15, касающихся ГПАБ, делегат Франции предложил уделить больше внимания безопасности территории вблизи городов, угрозу в отношении которой он считает наиболее серьезной в настоящее время, хотя она упоминается только в Стратегических направлениях деятельности 1 *"Рассмотрение новых и существующих угроз"*. Он одобрил предложение Совета, представленное в документе WP/14, о продолжении реализации ICASS в

качестве первоочередной стратегии ИКАО в рамках программы обеспечения авиационной безопасности в 2017–2019 гг., пока Совет не одобрит ГПАБ. Делегат Франции предложил, чтобы основные цели "переходной" ICASS, представленной в добавлении к документу WP/14, были пересмотрены, чтобы обеспечить абсолютную ясность взаимосвязи между существующей системой и стандартным внедрением средств обеспечения безопасности и уважением прав пассажиров при распределении связанных с этим расходов.

15. Поздравив ИКАО с деятельностью по реализации ICASS (WP/14 и WP/15), делегат Сенегала отметил, что ГПАБ после одобрения Советом заменит ICASS в 2019 году. Учитывая современное положение с безопасностью, он подчеркнул важность незамедлительной реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности и поддержал замечания, сделанные делегатом Австралии о необходимости ускорить сроки разработки ГПАБ.

16. Делегат Португалии поддержал документ WP/14 и продление срока действия ICASS еще на три года, пока Совет не одобрит ГПАБ. Он признал важность согласования стратегических целей с развитием гражданской авиации, более глобального и нацеленного на результат подхода и ключевого вопроса обеспечения безопасности неконтролируемой зоны.

17. Делегат Южной Африки вновь высказалась в поддержку документов WP/14, WP/15 и WP/16, представленных Совету, и согласилась с мнениями, высказанными делегатами Соединенных Штатов Америки и Сенегала в отношении ускорения сроков разработки и внедрения ГПАБ. Она подчеркнула, что ввиду меняющейся ситуации в области авиационной безопасности, AVSECP лучше всех сможет ускорить работу над ГПАБ.

18. Делегат Российской Федерации высказался в поддержку разработки ГПАБ. Отметив, что в этом плане должны быть учтены новые и возникающие угрозы, он пообещал, что его государство примет активное участие в его создании. Обратившись к *Сводному заявлению о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*, содержащемуся в документе WP/16, делегат Российской Федерации предложил, чтобы пункт 7 с) постановляющей части добавления С был согласован с пунктом 9 постановляющей части того же документа путем включения в первом случае текста, связанного с соблюдением суверенных прав государства.

19. Делегат Швейцарии полностью поддержал выступления предыдущих ораторов, в особенности выступления делегатов Сенегала, Сингапура и Южной Африки, в которых они призывают к более активному участию AVSECP в разработке ГПАБ. Он поддержал предложение делегата Франции по поводу основных целей "переходной" ICASS, представленной в добавлении к документу WP/14. Обратившись к предлагаемому *Сводному заявлению о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* (WP/16), делегат Швейцарии отметил, что, хотя в ряде положений были ссылки на киберугрозу, включая второй пункт преамбулы добавления С, таких ссылок не было в пункте 7 постановляющей части того же добавления. Он предложил, чтобы в этом положении была ссылка на киберугрозу, чтобы обеспечить максимальную полноту Сводного заявления, несмотря на то что существует проект резолюции, в котором говорится исключительно о кибербезопасности в гражданской авиации и который был представлен на одобрение Ассамблее в документе WP/17.

20. Делегат Бразилии высказался в поддержку документов WP/14 и WP/15, представленных Совету, а также предыдущих выступлений. Признав бесспорные выгоды от разработки ГПАБ, он поддержал предложение ускорить его подготовку и выразил заинтересованность Бразилии в участии в совместной работе по подготовке плана. Делегат Бразилии указал, что, хотя его государство признает важность укрепления безопасности неконтролируемой зоны, оно считает, что установление конкретных процедур досмотра должно

оцениваться каждым государством на основе оценки риска. Поэтому его государство считает, что два новых Стандарта Приложения 17, относящиеся к безопасности неконтролируемой зоны, должны быть дополнены инструктивным материалом об управлении рисками неконтролируемой зоны и изучением возможных процедур, направленных на смягчение этого риска, которые предложены Международным советом аэропортов (МСА) в документе WP/198.

21. Делегат Саудовской Аравии высказался в поддержку документов, связанных с ICASS и ГПАБ, в особенности документов WP/14 и WP/15, и выразил желание его государства поддержать разработку и реализацию ГПАБ. Он подчеркнул, что Саудовская Аравия будет координировать связанную с этим деятельность непосредственно с Секретариатом.

22. Делегат Аргентины высказался в поддержку документов WP/15 и WP/16 и всех мер, которые были предложены в целях ускорения разработки и реализации ГПАБ.

23. Ссылаясь на документы WP/14 и WP/15, делегат Объединенных Арабских Эмиратов выразила признательность в связи с деятельностью по обеспечению авиационной безопасности, осуществленной ИКАО за трехлетний период. Она согласилась, что необходимо продолжать реализацию ICASS в переходном периоде 2017-2019 годов и указала, что ее государство продолжает поддерживать разработку ГПАБ.

24. Делегат Нигерии высоко оценил документы Совета WP/14 и WP/15. Он присоединился к выступлениям делегатов Сенегала, Сингапура, Южной Африки и Швейцарии, в которых они высказались в поддержку продолжения использования экспертов AVSECP, в особенности для регулярных проверок планов Организации, относящихся к авиационной безопасности.

25. Признав актуальность ICASS в качестве надежных рамок для деятельности ИКАО по обеспечению авиационной безопасности, делегат Малайзии поддержал продление действия ICASS до того, как ГПАБ будет одобрен к реализации. Он подчеркнул, что, в соответствии с призывом, содержащимся в документе WP/14, Малайзия продолжает поддерживать рабочую программу ИКАО по авиационной безопасности, о чем свидетельствует участие этого государства в региональных инициативах, включая 13-е совещание постоянного комитета Совместной программы по авиационной безопасности для Азиатско-Тихоокеанского региона (Куала-Лумпур, 21–22 июля 2016 года) и 3-ю совместную конференцию ИКАО и ВТамО по повышению безопасности авиагруза и уровня упрощения формальностей (Куала-Лумпур, 26-28 июля 2016 года). Делегат Малайзии подчеркнул, что его государство также внесло добровольные взносы в Фонд авиационной безопасности ИКАО. Отметив предлагаемую дорожную карту и сроки разработки, одобрения и реализации ГПАБ, представленные в документе WP/15, он высказался в пользу ускорения этих сроков. В заключение делегат Малайзии одобрил дух *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*, содержащегося в документе WP/16.

26. Высказавшись в поддержку документов WP/14 и WP/15, связанных с ГПАБ, делегат Судана указал, что его правительство при поддержке АКГА приняло такой же подход. Отметив необходимость обеспечить укрепление авиационной безопасности, он подчеркнул важность семинаров по подготовке персонала. Отметив уже достигнутые положительные результаты, делегат Судана присоединился к замечаниям, сделанным делегатами Саудовской Аравии, Сенегала, Сингапура, Соединенных Штатов Америки и другими делегатами, которые поддержали разработку ГПАБ, и призвал AVSECP продолжать работу в этом направлении.

27. Также высказавшись в поддержку документов WP/14 и WP/15, делегат Японии попросил, чтобы переход от ICASS к ГПАБ произошел как можно раньше, и указал, что Япония будет сотрудничать с другими государствами и Секретариатом в этом вопросе. Он также высказался в поддержку документа WP/16, содержащего *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*, на следующий трехлетний период, выделив следующие положения: пункт 1 постановляющей части, в котором Ассамблея постановляет, что "прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, по состоянию на день закрытия 39-й сессии Ассамблеи"; добавление А, пункт 5 постановляющей части, в котором Ассамблея вновь подтверждает "ответственность ИКАО за содействие последовательному и единообразному решению вопросов, которые могут возникнуть между государствами-членами в областях, затрагивающих безопасную и упорядоченную работу международной гражданской авиации во всем мире"; и добавление А, статья 3 преамбулы, в которой указано, что "угроза террористических актов, включая угрозу, которую представляют собой ... возможность применения против воздушных судов переносных ракетно-зенитных комплексов (ПЗРК), других систем ракет "земля – воздух", легкого оружия ... , и другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, серьезно сказываются на ее безопасности, эффективности и регулярности международной гражданской авиации ...". В этой связи делегат Японии подчеркнул, что поддержка его государством предлагаемого *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* и ГПАБ несомненно усилилась благодаря убежденности, что Сводное заявление будет принято в силу понимания того, что соблюдение соответствующих Стандартов ИКАО всеми государствами-членами имеет важнейшее значение для обеспечения безопасности международной гражданской авиации, в особенности принимая во внимание тот факт, что постоянные пуски баллистических ракет Корейской Народно-Демократической Республикой представляет собой безусловное нарушение соответствующих резолюций Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, подвергая риску международную гражданскую авиацию, безопасность которой является основой деятельности ИКАО и ее миссией.

28. Делегат Китая выразил признательность и полную поддержку деятельности ИКАО в области обеспечения авиационной безопасности, в особенности в свете новых угроз. Отметив, что Организация играет очень важную роль в противодействии этим угрозам, в том числе с помощью разработки ГПАБ, он высказался в пользу скорейшей подготовки и одобрения такого плана в целях укрепления международного сотрудничества и внедрения инноваций в области авиационной безопасности. Делегат Китая подчеркнул необходимость плавного перехода от ICASS к ГПАБ, используя научные методы, чтобы избежать разрывов между стратегиями авиационной безопасности.

29. Делегат Канады присоединился к поддержке предыдущими ораторами документов WP/14, WP/15 и WP/16, в которых представлена основа глобальной авиационной безопасности. Отметив, что ICASS будет действовать немного дольше, чем ожидалось, он указал, что Канада поддержит усилия по ускорению разработки ГПАБ.

30. Подчеркнув необходимость обеспечить, чтобы все возможные меры были приняты в целях противодействия различным угрозам авиационной безопасности, делегат Сальвадора поддержал документы WP/14 и WP/15, представленные Советом. Он указал, что система контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS) для региона NAM/CAR и SAM, представленная в документе WP/330 Бразилией и соавторами – Колумбией, Панамой, Парагваем, Чили и Эквадором, вызывает особую обеспокоенность Эквадора, поскольку она переносит ответственность с одного государства на другое. Упомянув проблемы, связанные с вводом в действие системы OSS в Эквадоре, и обеспокоенность его государства по поводу того, что это

создаст уязвимые места в различных областях авиационной безопасности, делегат Сальвадора предложил вновь рассмотреть вопрос о системе OSS, чтобы определить ее целесообразность и обеспечить, чтобы принимаемые меры безопасности были более непосредственными и всеобъемлющими.

31. Делегат Бахрейна поддержал документы WP/14 и WP/15, касающиеся ICASS и ГПАБ, и выразил признательность экспертам ИКАО за их работу в этой области.

32. Делегат Республики Корея высказался в поддержку документа WP/15, касающегося ГПАБ.

33. В дополнение к его общим замечаниям по поводу документов WP/14, WP/15 и WP/16, сделанным на четвертом заседании Исполнительного комитета (см. A39-Min. EX/4, п. 67), делегат Соединенного Королевства особо поддержал выступления делегатов Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Швейцарии, Франции и Южной Африки.

34. Наблюдатель от Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) выразил полную поддержку документов WP/14, WP/15 и WP/16 (Совет).

Стратегические приоритеты в следующем трехлетнем периоде

35. Делегат Соединенного Королевства поддержал выводы, сделанные в документе WP/98, представленном Словакией от имени государств – членов ЕС и других государств – членов ЕКГА, и акцент, сделанный ими на повышении эффективности внедрения Стандартов Приложения 17 и связанных с безопасностью Стандартов Приложения 9 и на их роли в обеспечении эффективной безопасности на земле на постоянной, надежной и стабильной основе. Для этого требуются усовершенствования в процессах проверки, проводимой в рамках УППАБ, и процессах контроля качества, а также в подготовке персонала и контроле за созданием эффективной культуры обеспечения безопасности. В этой связи делегат Соединенного Королевства поддержал документ WP/177, представленный Соединенными Штатами Америки.

36. В связи со стратегическими приоритетами в следующем трехлетнем периоде, делегат Канады высказался в поддержку действий, рекомендуемых в документах WP/177 и WP/98, в особенности связанных с рассмотрением охвата и методологии УППАБ, что, по его мнению, поможет обновить этот важный проверочный механизм и подготовить ИКАО и ее государства-члены к решению будущих проблем. Отметив, что более тридцати документов, представленных Исполнительному комитету, связаны с подходом к авиационной безопасности на основе анализа риска, он подчеркнул, что жизненно важно, чтобы культура и методология программы УППАБ и деятельности в ее рамках, на которые полагаются многие государства, развивались вместе со средой угроз.

37. Выразив поддержку документу WP/177, делегат Республики Корея одобрил реализацию государствами в соответствии с главой 3.4 Приложения 17 национальной программы контроля качества в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации (NCASQCP) в качестве эффективного средства для выявления недостатков и уязвимых мест их систем обеспечения безопасности гражданской авиации.

38. Ссылаясь на документ WP/177, делегат Франции поблагодарил Соединенные Штаты Америки за привлечение внимания к NCASQCP, которую он считает основным фактором обеспечения безопасности. Он указал, что реализация такой программы требует создания целевого

органа контроля качества, имеющего полномочия исправлять выявляемые недостатки и контролировать соблюдение Стандартов Приложения 17 с учетом национальных и региональных систем регулирования. Делегат Франции считает, что ИКАО должна играть ведущую роль в этом отношении, помогая государствам перестраиваться, предоставляя логистическую и материальную помощь и/или облегчая реализацию двусторонних программ помощи.

39. Делегат Южной Африки поддержал документы WP/177 и WP/98.

Кибербезопасность

40. Делегат Румынии выразил благодарность ИКАО за все усилия, предпринятые в стремлении решить многочисленные проблемы, связанные с кибербезопасностью, и предложил поддержку его государства в создании для заинтересованных сторон гражданской авиации глобальных рамок кибербезопасности, предложенных в документе WP/175, представленном 23 государствами-членами. Он отметил, что в документе WP/187, представленном КАНСО, перечислены те же приоритеты, что изложены в документе WP/99 Revision No. 1, представленном Соединенными Штатами Америки и Словакией от имени государств – членов ЕС, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, хотя и с другой точки зрения. Румыния согласна с необходимостью координации усилий и поддерживает создание глобальных рамок для кибербезопасности в гражданской авиации; однако она считает, что кибербезопасностью, или киберустойчивостью, необходимо заниматься комплексно и не только в области авиационной безопасности. Делегат Румынии считает, что кибербезопасность является целостной и единой концепцией, включающей другие области, такие как авиаперевозчики, аэропорты, операторы управления воздушным движением, аспекты безопасности полетов и авиационной безопасности, и все они требуют комплексного подхода.

41. Делегат Республики Корея поддержал документ WP/17, представленный Советом, и приложенный к нему проект резолюции Ассамблеи по решению проблемы кибербезопасности в гражданской авиации. Он подчеркнул важность сотрудничества, согласования и глобального подхода, который охватывал бы другие соответствующие области, такие как аэронавигационное обслуживание (ANS), связь, навигация и наблюдение (CNS), полеты (OPS) и летная годность воздушных судов (AIR), для своевременного решения возникающих проблем с кибербезопасностью. Он считает такую стратегию главной для определения обязанностей и ответственности в каждой из соответствующих областей, что поможет достигнуть успеха в будущей деятельности.

42. Делегат Соединенного Королевства поддержал документы WP/99 Revision No. 1 и WP/175, поскольку в них отражена необходимость того, чтобы ИКАО взяла на себя ведущую роль в обеспечении кибербезопасности, действуя в сотрудничестве с государствами и авиационной отраслью, и обеспечила эффективную согласованность такой деятельности в рамках программы работы Организации. Он также поддержал указанный проект резолюции Ассамблеи о решении проблем кибербезопасности в гражданской авиации (WP/17) и выразил надежду, что после принятия эта резолюция обеспечит эффективную основу для создания реалистичной и приоритетной программы, приносящей конкретные результаты.

43. Ссылаясь на проект резолюции Ассамблеи, делегат Новой Зеландии отметил, что кибербезопасность не ограничивается авиационной отраслью, и подчеркнул, что в любой резолюции по кибербезопасности необходимо подчеркнуть участие государств и других отраслей. Он предложил, чтобы эта тема была сформулирована более широко, как тема киберугрозы, а не кибербезопасности.

44. Отметив растущую зависимость гражданской авиации от наличия систем информационных и связанных технологий (ИСТ) и от точности и конфиденциальности данных для того, чтобы эксплуатационная деятельность была эффективной и безопасной, делегат Объединенных Арабских Эмиратов поддержал инструктивный материал по противодействию различным киберугрозам, изложенный в проекте резолюции Ассамблеи, содержащемся в документе WP/17.

45. Делегат Соединенных Штатов Америки решительно поддержал документ WP/99 Revision No. 1, соавтором которого является его государство вместе с государствами – членами ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем. Он отметил, что этот документ будет также представлен Технической комиссии для обсуждения его технических аспектов. Отметив, что для эффективного разрешения киберинцидентов, государствам и заинтересованным сторонам необходимо обмениваться соответствующей информацией и согласовывать методы защиты и поддержания надежности данных и обмена информацией, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что предложения, содержащиеся в документе WP/99 Revision No. 1, соответствуют этому условию. Он поддержал все аналогичные призывы применять комплексный подход к киберпроблемам, а также указанный проект резолюции Ассамблеи по проблеме кибербезопасности в гражданской авиации (WP/17).

46. Делегат Австралии поддержала документ WP/17 и содержащийся в проекте резолюции Ассамблеи призыв использовать единый подход, содействовать общему осознанию киберугроз и рисков и координировать действия. Она подчеркнула, что предлагаемая резолюция Ассамблеи поможет добиться глобальной организации деятельности в области кибербезопасности, основанной на оценке рисков, управляемой надлежащим образом и скоординированной на международном уровне. Делегат Австралии подчеркнула, что кибербезопасность является более широким понятием, применимым к другим отраслям, и указала, что, по ее мнению, она не обязательно должна регулироваться администрацией гражданской авиации. Большинство киберпроблем, с которыми сталкивается в настоящее время авиационная отрасль, являются проблемами, которыми всегда занимались и будут заниматься как частью эффективной деловой практики. В свете вышесказанного, Австралия с осторожностью поддержала предложение, содержащееся в документе WP/175, представленном 23 государствами-членами о том, чтобы ИКАО разработала комплексные рамки кибербезопасности, которая была бы основой для инструктивного материала и рекомендаций, используемых государствами и отраслями. Австралия придерживается мнения, что любая рамочная основа должна включать инструктивный материал о том, как выявлять критические системы, как интегрировать кибербезопасность в существующие области деятельности и как распределять ответственность различных заинтересованных сторон. Делегат Австралии подчеркнула, что такая концепция должна также, по возможности, интегрироваться с существующими Стандартами и методами обеспечения кибербезопасности, используемыми в авиационной отрасли и в других секторах.

47. Делегат Нигерии высказался в поддержку комплексного подхода к решению проблемы угрозы кибербезопасности и подчеркнул, что ИКАО в сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами необходимо взять на себя ведущую роль в области защиты критически важной инфраструктуры, поскольку эта многосторонняя проблема влияет не только на безопасность, но также, в частности, на связь.

48. Делегат Швейцарии решительно поддержал инициативы ИКАО в области кибербезопасности, представленные в документе WP/17, и проект резолюции по решению проблемы кибербезопасности в гражданской авиации, приложенной к этому документу, в котором содержится призыв применить единый, комплексный и функциональный подход, включающий все аспекты, связанные с безопасностью полетов. Учитывая широкое распространение проблемы

кибербезопасности, которая влияет не только на гражданскую авиацию, но также на другие области, он считает, что другие структуры должны играть ведущую роль в регламентировании этой проблемы.

49. Делегат Южной Африки поддержал документы WP/17, WP/99 Revision No. 1 и WP/175.

50. Учитывая важность проблемы кибербезопасности, делегат Бахрейна поддержал документ WP/175.

51. Наблюдатель от КАНСО поблагодарил Исполнительный комитет за поддержку документа WP/187, представляющего стратегию обеспечения кибербезопасности. Он сопоставил этот документ с документами WP/175 и WP/99 Revision No. 1, в которых признается, что киберугрозы существуют во всей авиационной системе. КАНСО полностью поддержала создание ИКАО комплексных рамок на основе целостного подхода. Наблюдатель от КАНСО выразил полную поддержку деятельности ИКАО в этой области посредством участия КАНСО в Отраслевой группе высокого уровня и AVSECР и ее рабочих группах. КАНСО полностью поддержала документы WP/17, WP/175 и WP/99 Revision No. 1.

Безопасность неконтролируемой зоны

52. Признавая обеспокоенность МСА по поводу досмотра на входе в здание аэровокзала, описанную в документе WP/198 (*Политика обеспечения безопасности неконтролируемой зоны*), делегат Российской Федерации высказал мнение, что эффективно отодвигая угрозу безопасности в другое место, такой досмотр тем самым снижает тяжесть последствий этой угрозы. Он подчеркнул, что если террористический акт не может быть предупрежден, то необходимо сделать все возможное, чтобы смягчить его последствия. Обратив внимание на документ WP/310 (*О мерах обеспечения безопасности в неконтролируемой зоне аэропорта*), представленный его государством, делегат Российской Федерации подчеркнул, что этот опыт показывает, что разделение людских потоков на входе в здание аэровокзала эффективно предотвращает очереди, что существенно увеличивает безопасность.

53. Делегат Саудовской Аравии с озабоченностью отметил, что используемая в Российской Федерации процедура досмотра на входе в здание аэровокзала не соответствует существующей практике, что нужно учитывать при применении таких мер. Он разделяет обеспокоенность, выраженную МСА в документе WP/198.

54. Поддержав это выступление, делегат Бахрейна подчеркнул сложности, связанные с принятием решения о том, какие меры безопасности следует установить в неконтролируемой зоне аэропорта.

55. Делегат Соединенного Королевства выразил широкую поддержку документов WP/198 и WP/310. Отметив, что террористические угрозы в настоящее время сосредоточены на легких, т. е. уязвимых целях, он подчеркнул, что следовательно неконтролируемые зоны аэропорта подвержены большему риску терактов, чем другие зоны, о чем свидетельствуют недавние события. Несмотря на то что будет невозможно достигнуть того же уровня защиты неконтролируемых зон, как в контролируемых зонах, если только контрольно-пропускные пункты охраны не будут вынесены за пределы здания аэровокзала, в реальности такое передвижение просто передвинет риск, поскольку очереди и связанные с этим уязвимые места будут созданы при входе в аэропорт. В связи с рисками безопасности, с которыми государства в первую очередь стремятся справиться, делегат Соединенного Королевства одобрил и поддержал

предложение повысить существующие Рекомендуемые практики 4.8.1 и 4.8.2 Приложения 17 до уровня Стандартов, которое Совет недавно решил включить в проект поправки 15 к Приложению 17 и разослать государствам для получения замечаний до рассмотрения и принятия Советом (см. C-WP/14499; 208/3; письмо государствам AS 8/2.1-16/58 Confidential от 8 июня 2016 года) и которое упоминается в п. 2.7 документа WP/310. Приветствуя ценную информацию, изложенную Российской Федерацией на основе ее опыта, представленного в этом документе, он не поддерживает предлагаемый ею новый Стандарт 4.8.3 в Приложении 17, который сделает досмотр на входе в здание аэровокзала обязательным [см. пункт с) документа WP/310 в части "Действия"]. Делегат Соединенного Королевства решительно поддержал выводы, сделанные в п. 3.1 документа WP/198 МСА, за исключением разработки стандартного определения термина "неконтролируемая" [см. пункт 3.1 b)], что он не считает необходимым или полезным, поскольку все аэропорты разные. Он придерживается мнения, что термин "неконтролируемая" лучше всего определять на месте в планах обеспечения безопасности местного аэропорта после его оценки на предмет подверженности рискам.

56. Делегат Новой Зеландии вновь подтвердил поддержку его государством деятельности ИКАО в области обеспечения безопасности неконтролируемой зоны. Он подчеркнул, что Новая Зеландия не поддерживает предлагаемый Российской Федерацией новый Стандарт 4.8.3 в Приложении 17, который требует, чтобы государства установили оборудование для досмотра при входе в неконтролируемые зоны в основном по тем же причинам, которые изложил делегат Соединенного Королевства.

57. Поддержав предыдущие выступления, включая выступления делегатов государств – членов ЕКГА, делегат Ирландии высказался в поддержку постоянного внимания к вопросу безопасности неконтролируемой зоны. Он считает, что документ МСА (WP/198) является хорошим вкладом в эту работу. Тем не менее делегат Ирландии присоединился к замечаниям, сделанным делегатом Соединенного Королевства в отношении вывода МСА об определении термина "неконтролируемая зона", утверждая, что Приложение 17 должно содержать требование, чтобы государства сами для себя определяли, что означает "неконтролируемая зона" для их авиационной безопасности. Он подчеркнул, что на основании оценки рисков в контексте системы управления обеспечением безопасности, аэропорты должны разработать требования обеспечения безопасности в сотрудничестве со всеми другими ответственными органами охраны безопасности и правоохранительными органами государства и консультируясь с ними. Делегат Ирландии указал, что его государство приветствует проект поправки 15 к Приложению 17 и предложение о повышении до уровня Стандартов существующих Рекомендуемых практик 4.8.1 и 4.8.2, связанных с безопасностью неконтролируемой зоны (см. письмо государствам AS 8/2.1-16/58 Confidential от 8 июня 2016 года).

58. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов поддержала документ WP/310, представленный Российской Федерацией. Она подчеркнула, что Объединенные Арабские Эмираты уже сообщили ИКАО о своей поддержке проекта поправки 15 к Приложению 17. В этой связи делегат Объединенных Арабских Эмиратов напомнила, что в своем документе МСА сослался на вышеуказанное предложение повысить существующие Рекомендуемые практики 4.8.1 и 4.8.2 до уровня Стандартов, и указала, в частности, что МСА высоко оценил то, что они основаны на оценке рисков [см. п. 1.3 а)]. Отметив, что предлагаемый Стандарт 4.8.2 (повышенная в статусе Рекомендуемая практика 4.8.1) позволяет государствам внедрять различные меры безопасности для снижения степени риска для неконтролируемых зон, она выразила обеспокоенность в связи с использованием некоторого нового оборудования обнаружения.

59. Поскольку Турция является одним из государств, недавно пострадавших от терактов в неконтролируемой зоне, делегат Турции полностью согласен с тем, что должны быть

приняты надлежащие меры, согласованные со всеми соответствующими структурами в аэропортах, чтобы защитить пассажиров в неконтролируемых зонах. Однако он считает, что эффективность контрольно-пропускных пунктов охраны на входе в здание аэровокзала, предлагаемых Российской Федерацией в документе WP/310, является спорной, поскольку такие пункты оказались неэффективными во время теракта в неконтролируемой зоне в международном аэропорту имени Ататюрка в Стамбуле 28 июня 2016 года. Делегат Турции подчеркнул, что необходимо также принять во внимание риски и уязвимые места, связанные с контрольно-пропускными пунктами охраны на входе в здание аэровокзала. Он указал, что Турция считает, что теракты в неконтролируемой зоне могут быть эффективно предотвращены агентурной разведкой и выявлением необычного поведения. Решение о досмотре пассажиров при входе в здание аэровокзала должно приниматься каждым государством, которое само будет решать, досматривать ли всех или только часть пассажиров, исходя из оценки риска и анализа поведения, или совсем отказаться от такого досмотра.

60. Делегат Соединенных Штатов Америки решительно поддержал призыв к разработке инструктивного материала по безопасности неконтролируемой зоны и выразил надежду на участие в такой работе. Он рекомендовал, чтобы в инструктивном и учебном материалах был отражен тот факт, что не существует единого подхода к обеспечению безопасности неконтролируемой зоны и что различные подходы могут использоваться для достижения целей государств в области обеспечения безопасности. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что эффективный метод обеспечения безопасности неконтролируемой зоны в одном аэропорту может оказаться неэффективным в другом аэропорту и что существуют также различные соображения, связанные с экосистемой аэропорта. Поэтому Соединенные Штаты Америки не поддерживают предложение о принятии Стандартов, требующих применения директивных мер, таких как досмотр на входе в здание аэровокзала. По его мнению, при разработке Стандартов по безопасности неконтролируемой зоны следует уделять внимание координации действий различных структур, особенно на местном уровне, что даст возможность внедрять надлежащие меры безопасности, алгоритмы действий и меры устойчивости.

61. Делегат Швейцарии согласился с тем, что решения в духе "один размер на всех" не существует.

62. Делегат Канады присоединился к замечаниям, сделанным многими другими делегатами в отношении документа WP/310 (Российская Федерация), отметив, что, хотя безопасность неконтролируемой зоны является важной проблемой, которую необходимо решить, досмотр на входе в здание аэровокзала не является приемлемым методом. Поддержав действия, рекомендуемые МСА в документе WP/198, он согласился с делегатом Соединенного Королевства, что определение термина "неконтролируемая зона" может оказаться некорректным, поскольку аэропорты разных государств сильно отличаются друг от друга.

63. Делегат Франции высказался в поддержку документов WP/198 и WP/310, но, тем не менее, присоединился к другим делегатам, выразив некоторую обеспокоенность относительно предложения Российской Федерации включить в Приложение 17 новый Стандарт 4.8.3, требующий досмотра при входе в здание аэровокзала. Он подчеркнул, что решение о таком досмотре должно приниматься каждым государством и каждым аэропортом самостоятельно, принимая во внимание планировку каждого аэропорта, предоставляемые услуги и оценку рисков.

64. В связи с обеспокоенностью, выраженной в отношении документа WP/310, делегат Российской Федерации разъяснил, что целью документа является поддержка предложения Совета повысить Рекомендуемые практики 4.8.1 и 4.8.2 Приложения 17, связанные с безопасностью неконтролируемой зоны, до уровня Стандартов. С некоторым чувством "дежа-вю" он приравнял

сегодняшнее обсуждение по поводу открытых дверей в здание аэровокзала к более раннему обсуждению открытых дверей в кабину летного экипажа, результаты которого привели к трагическим событиям в Соединенных Штатах Америки 11 сентября 2001 года. Делегат Российской Федерации отметил, что после 11 сентября все самолеты были оборудованы укрепленными дверями в кабины летного экипажа и доступ в кабину летного экипажа был ограничен, т. е. были приняты меры, которые в его государстве были реализованы за тридцать лет до этого события.

65. Делегат Российской Федерации подчеркнул, что в отличие от акта незаконного вмешательства, направленного против воздушного судна в полете, который может привести к трем-четырем сотням жертв пассажиров и экипажа на борту, атака на неконтролируемую зону аэропорта из-за незащищенного входа в здание аэровокзала может привести к тысячам жертв не только пассажиров, но и сопровождающих их людей и персонала аэропорта. Он отметил, что в связи с недавними террористическими актами в аэропортах его государство убедилось, что новые и возникающие угрозы не могут быть предотвращены посредством использования системного подхода, применяемого к традиционным актам незаконного вмешательства. Признавая, что каждое государство вправе принимать свои национальные меры авиационной безопасности, чтобы справляться с новыми и возникающими угрозами, делегат Российской Федерации вновь подтвердил, что в документе WP/310 предлагается поддержать вышеуказанное предложение Совета о повышении до уровня Стандартов Рекомендуемых практик 4.8.1 и 4.8.2 Приложения 17, относящихся к безопасности неконтролируемой зоны, а также предлагаемый его государством новый Стандарт 4.8.3, регулирующий установку оборудования для досмотра при входе в неконтролируемую зону аэропорта.

66. Делегаты Аргентины и Южной Африки высказались в поддержку документа WP/198 (МСА), связанного с безопасностью неконтролируемой зоны.

67. Наблюдатель от МСА выразил благодарность за широкую поддержку документа WP/198 и вновь подтвердил, что он направлен на создание системы, которая была бы гибкой и практичной, имела бы четко обозначенное распределение ответственности и помогала бы избегать скопления людей и очередей. Он также выразил признательность за замечания, сделанные делегатами Канады, Ирландии и Соединенного Королевства в отношении определения термина "неконтролируемая зона". В связи с этим наблюдатель от МСА предложил, чтобы текст проекта пункта 7 j) постановляющей части добавления С предлагаемого *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* (см. добавление к документу WP/16) было заменен на следующий: "учитывать риск нападений в неконтролируемых зонах, включая здание аэровокзала, путем взаимодействия со всеми заинтересованными лицами, чтобы: i) поддерживать практический баланс между необходимостью применения эффективных и устойчивых мер по обеспечению авиационной безопасности и упрощением формальностей для пассажиров; ii) внедрить комплекс основанных на оценке рисков, гибких и практичных мер с четко определенным распределением ответственности между соответствующими сторонами; iii) избегать создания зон массового скопления людей как внутри, так и на подходе к зданию аэровокзала; и iv) на основе координации поддерживать культуру постоянной бдительности, сдерживания, предотвращения, реагирования и устойчивости системы перед лицом возникающих угроз".

68. Отметив по результатам обсуждения, что существует явное понимание того, что разработка ГПАБ могла бы быть существенно ускорена с помощью AVSECP, наблюдатель от МСА заявил, что необходимо вовлечение всей авиационной отрасли в переговоры и обсуждение разработки ГПАБ и в этой связи предложил использовать богатый опыт МСА, который является уникальным сообществом аэропортов. Отвечая на сказанное делегатом Российской Федерации в

отношении опыта его государства в области обеспечения безопасности неконтролируемой зоны, наблюдатель от МСА проинформировал Исполнительный комитет, что его организация разрабатывает меры по ускорению прохождения людских потоков через здания аэровокзалов и, во взаимодействии с ИАТА, тестирует программу "*Умная безопасность*". МСА хорошо осознает необходимость обеспечения ускоренного продвижения людей, чтобы не создавать скопления людей и очередей, и считает, что существует очень серьезный риск того, что досмотр вне здания аэровокзала перенесет уязвимость в другие места и увеличит ее.

69. Сославшись на предлагаемую наблюдателем от МСА поправку к пункту 7 j) постановляющей части добавления С к предлагаемому Сводному заявлению, содержащемуся в документе WP/16, председатель Исполнительного комитета напомнил, что в соответствии с правилом 38 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи Международной организации гражданской авиации* (Doc 7600) "Предложение или поправка не обсуждаются до тех пор, пока они не поддержаны. Предложения и поправки могут представляться и поддерживаться только членами делегаций Договаривающихся государств".

70. В этой связи делегат Соединенного Королевства, а также делегат Канады поддержали вышеуказанную поправку, предложенную наблюдателем от МСА (см. п. 68).

Приложение 17 и соответствующий инструктивный материал

71. Делегат Канады высказался в поддержку содержания представленного Индией документа WP/219 об устранении несоответствия между вопросами протокола, предусмотренными УППАБ-МНМ, и правилами/инструктивным материалом по авиационной безопасности. Он считал, однако, что вопросы протокола должны быть согласованы со Стандартами, касающимися авиационной безопасности, а не наоборот.

72. Также поддержав документ WP/219, делегат Южной Африки присоединился к точке зрения, выраженной делегатом Канады по поводу вопросов протокола.

73. Наблюдатель от Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) поблагодарил ИКАО за тщательно выполняемую комплексную деятельность в области безопасности и защиты информации и сказал, что надеется увидеть значительные успехи по повышению безопасности полетов благодаря обязательным и добровольным системам представления данных по безопасности полетов. Он напомнил о работе Специальной рабочей группы по самописцам (FLIRECSWG) Группы экспертов по производству полетов (FLTOSP) по вопросу представления данных в целях расследования инцидентов. Наблюдатель от ИФАЛПА выразил обеспокоенность тем, что некоторые предложения, выдвинутые Российской Федерацией в документе WP/311 (*Система видеонаблюдения на воздушном судне как средство объективного контроля, используемого с целью предупреждения и расследования актов незаконного вмешательства*), в особенности связанные с записью данных на воздушном судне после того, как воздушное судно покинуло пункт вылета, и до того, как оно прибыло в пункт прилета, окажут нежелательное влияние на позитивную культуру безопасности полетов, которую так тщательно укрепляет ИКАО. Он считает, что эти предложения потребуют серьезных вложений финансовых и людских ресурсов в отрасли, где эти ресурсы должны использоваться для максимального укрепления безопасности полетов. ИФАЛПА призвала Ассамблею принять во внимание естественную связь между безопасностью полетов и авиационной безопасностью и то влияние, которое предложения, предназначенные для одного из этих элементов, могут оказать на другой элемент. Наблюдатель от ИФАЛПА разделяет убеждение его федерации, что запись событий, которые происходят в кабине экипажа, должны использоваться только в целях расследования

инцидентов, как предусмотрено в Приложении 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*", и такая работа должна координироваться FLIRECSWG.

Меры по устранению инсайдерского риска

74. Делегат Португалии высказался в поддержку документа WP/145 (АКГА), а также разработки и обновления SARPS и инструктивного материала по новым и возникающим угрозам, включая безопасность неконтролируемой зоны и инсайдерскую угрозу, принимая во внимание основные цели резолюции 2309 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (2016), в особенности огромное значение укрепления мер авиационной безопасности в целях обеспечения мирной обстановки во всем мире. Он подчеркнул важность инициативы ИКАО "*Ни одна страна не остается без внимания*" как основы для достижения требуемого уровня безопасности для всех государств.

75. Обратившись к документу WP/180 (Соединенные Штаты Америки), делегат Португалии, выступая от имени государств – членов ЕКГА, высказался в поддержку включения инсайдерской угрозы в стратегические приоритеты ИКАО в следующем трехлетнем периоде и в ГПАБ, а также в обзор Приложения 17 и *Руководство по авиационной безопасности* (Doc 8973 Restricted), чтобы учесть этический аспект инсайдерской угрозы. Он отметил, что поскольку инсайдерская угроза и человеческий фактор взаимосвязаны и представляют собой угрозу для авиационной безопасности, Португалия намеревается сотрудничать в решении этих ключевых задач, приняв участие в работе AVSECP. Португалия также одобряет соответствующие меры и инициативы, связанные с инсайдерской угрозой, принятые региональными организациями, такими как АКГА, ЕС и ЕКГА.

76. Делегат Республики Корея поддержал документ WP/180 и представленную в нем деятельность Соединенных Штатов Америки по противодействию инсайдерской угрозе. Он заверил Исполнительный комитет, что его государство будет сотрудничать в рамках глобальной деятельности по предотвращению инсайдерских атак в будущем.

77. Делегат Израиля выразил решительную поддержку его государства документу WP/180. Он подчеркнул, что, хотя технологии играют важную роль в предотвращении террористических атак, они также побуждают террористов искать легкие цели, доступные вследствие наличия человеческого фактора в системе. Сознвая настоятельную необходимость установить Стандарты ИКАО, касающиеся инсайдерской угрозы, делегат Израиля выразил желание его государства сотрудничать с другими государствами в этой области.

78. Соглашаясь в общем с замечаниями делегата Сингапура и другими делегатами по вопросу программы авиационной безопасности, делегат Бельгии поддержал предложения по снижению новых и возникающих угроз, особенно инсайдерской угрозы, представленные, соответственно, в документах WP/180 (Соединенные Штаты Америки) и WP/145 (АКГА). Напомнив, что некоторые региональные организации уже предприняли инициативы в этой связи, делегат Бельгии считает целесообразным распространить эти инициативы на другие регионы.

79. Сославшись на документ WP/145 (АКГА), делегат Люксембурга подчеркнул необходимость того, чтобы содержание Приложения 17 менялось по мере эволюции угроз безопасности международной гражданской авиации. Он отметил, что возникли две угрозы, вызывающие обеспокоенность всего международного сообщества в связи с недавними событиями: угрозы безопасности в неконтролируемой зоне и инсайдерская угроза, которые включали пассивное и активное соучастие инсайдеров с целью обойти меры безопасности. Делегат Люксембурга отметил, что меры безопасности, внедряемые государствами – членами АКГА, все в

большой степени направляются на противодействие этой угрозе. Люксембург полностью поддержал документ WP/145, в особенности пункт а) в части "Действия" краткой справки, в котором Ассамблее предлагается призвать Совет ускорить принятие новых SARPS в области авиационной безопасности, относящихся к уменьшению новых и возникающих угроз, включая угрозы безопасности в неконтролируемой зоне и угрозы со стороны инсайдеров.

80. Оценив работу АКГА и африканских государств, представленную в документе WP/145, делегат Франции отметил, что выраженная в нем обеспокоенность соответствует обеспокоенности Франции, в особенности в отношении безопасности в неконтролируемой зоне и инсайдерской угрозы. Он считает, что этот документ полностью соответствует резолюции 2309 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (2016), в которой подчеркнута роль ИКАО и обязанности государств по обеспечению безопасности полетов и безопасности граждан. Делегат Франции упомянул Европейский проект обеспечения безопасности гражданской авиации (CASE) как первую реакцию на новые и возникающие угрозы, поскольку в нем предложено оказать помощь желающим ее получить африканским государствам, чтобы подготовить их администрацию к противодействию возникающим угрозам. В свете вышесказанного, Франция поддержала документ WP/145, содержащий призыв разработать соответствующие SARPS, чтобы противостоять возникающим угрозам.

81. Как соавтор документа WP/145, делегат Нигерии призвал ИКАО ускорить деятельность по подготовке инструктивного материала для противодействия преобладающим угрозам для гражданской авиации.

82. Делегаты Аргентины, Соединенного Королевства, Швейцарии, Франции и Южной Африки выразили решительную поддержку документу WP/145, касающемуся разработки и обновления SARPS и инструктивного материала, а также документу WP/180, касающемуся глобальной стратегии по противодействию инсайдерской угрозе.

Жидкости, аэрозоли и гели (ЖАГ)

83. Поддержав документ WP/184 (Южная Африка), касающийся вышеуказанной проблемы, делегат Аргентины предложил, чтобы все вопросы, связанные с ЖАГ, оперативно решались ИКАО в рамках AVSECP.

84. Делегат Саудовской Аравии выразил обеспокоенность в связи с документом WP/184, поскольку он не согласен с конфискацией жидкостей в объеме менее максимально разрешенных 100 мл при входе пассажиров в здание аэровокзала. Он утверждал, что эта процедура не соответствует существующей практике и это должно быть принято во внимание при применении таких мер. Из-за трудностей, связанных с досмотром транзитных пассажиров на наличие ЖАГ, делегат Саудовской Аравии считает, что все меры, относящиеся к деятельности в неконтролируемой зоне, должны применяться к внутренним, а не международным полетам. Его основной обеспокоенностью является предупреждение незаконного использования ЖАГ.

85. Делегат Бахрейна согласился с этой точкой зрения.

86. В связи с документом WP/184, делегат Нигерии поддержал признание ЗНВП других государств, которые соответствуют таким требованиям. Он считает, что это позволит избежать дублирования деятельности по досмотру и будет способствовать обмену информацией между государствами с разными требованиями в отношении ограничений на провоз ЖАГ.

87. Поддержав документ WP/184, делегат Швейцарии подчеркнул, что на государстве пересадки также лежит ответственность за досмотр на предмет провоза ЖАГ и за обеспечение того, чтобы пассажиры не провозили ЖАГ, для которых установлены ограничения, когда они прибывают в другое государство.

88. Делегат Южной Африки поддержал документы WP/254 (Нигерия), WP/184 (Южная Африка) и WP/327 [Венесуэла (Боливарианская Республика)].

89. Делегат Сенегала высказался в поддержку документа WP/254 (Нигерия).

Прочие стратегические вопросы

90. В связи с документом WP/330 (*Процедуры внедрения системы контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута*), представленным Бразилией, Колумбией, Панамой, Парагваем, Чили и Эквадором, делегат Аргентины подчеркнул, что все вопросы, связанные с системой OSS, должны срочно решаться ИКАО в рамках AVSECP.

91. Отметив информацию, представленную в документе WP/330, делегат Канады заявил, что обсуждение системы OSS лучше поручить AVSECP. Подчеркнув, что хотя меры контроля, принимаемые в целях безопасности в одном пункте маршрута, очень важны для упрощения формальностей и удобства пассажиров, к ним нужно относиться серьезно. Он подчеркнул, что их эффективное внедрение предполагает комплексный и строгий процесс.

92. Делегат Швейцарии поддержал инициативу по внедрению системы OSS, представленную в документе WP/330. Хотя он также поддержал внедрение государством Национальной программы управления безопасностью гражданской авиации (НПУБГА-СУАБ), предлагаемое в документе WP/315, представленном Колумбией и поддержанном 12 южноамериканскими государствами, он выступил против идеи сделать такую программу обязательной. Делегат Швейцарии предложил, чтобы региональные бюро ИКАО оказали поддержку тем государствам, которые в ней нуждаются, в реализации НПУБГА-СУАБ.

93. Подводя итоги обсуждения, заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей (DD/ASF) отметил, что сложился широкий консенсус в отношении практически всех вопросов, которые были подняты в различных рабочих документах, представленных в рамках п. 16 повестки дня. Он указал, что Исполнительный комитет принял к сведению недавно принятую резолюцию 2309 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (2016) "*Угрозы международному миру и безопасности, создаваемые террористическими актами. Авиационная безопасность*" в качестве основы для обсуждения глобальных рамок авиационной безопасности. В отношении этих глобальных рамок широкую поддержку получили действия, предложенные в рабочих документах, т. е. расширение ICASS и разработка ГПАБ, а также четкое заявление Исполнительного комитета в отношении необходимости ускорить разработку ГПАБ и привлечь к работе AVSECP. Были также приняты к сведению предложения предоставить непосредственное содействие Секретариату в этой области.

94. DD/ASF отметил широкую поддержку *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* с поправками, предложенными МСА и поддержанными делегатами Соединенного Королевства и Канады, а также действий, предложенных во всех последующих рабочих документах, за исключением предложения о Стандарте ИКАО, предусматривающем досмотр на входе в здание аэровокзала. В связи с этой обеспокоенностью такое предложение, касающееся мер безопасности неконтролируемой зоны, будет объединено с другими предложениями о внесении поправок в Приложение 17 и о

подготовке соответствующего инструктивного материала и представлено Секретариату и соответствующим техническим органам, в частности AVSECP, для дальнейшей работы. В отношении документа WP/99 Revision No. 1, касающегося кибербезопасности, было отмечено, что только предлагаемые действия а) и с) были рассмотрены Исполнительным комитетом, а остальные предлагаемые действия будут рассмотрены Технической комиссией.

95. В заключение обсуждения пункта 16 повестки дня Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 16/1 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*", представленный в добавлении к документу WP/16, с поправками по результатам обсуждения, и проект резолюции 16/2 "*Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации*", представленный в документе WP/17.

Пункт 17 повестки дня. Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)

96. Этот пункт повестки дня был рассмотрен на основе одного рабочего документа, представленного Советом, WP/20 Revision No. 1 [*Внедрение механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)*] [с пересмотренным вариантом № 1 (только на французском языке)], и соответствующих других рабочих и информационных документов.

97. Генеральный секретарь представила документ WP/20 Revision No. 1, в котором содержится доклад об общем ходе внедрения УППАБ-МНМ и соответствующих событиях после 39-й сессии Ассамблеи. Она напомнила, что УППАБ-МНМ включает различные ключевые параметры определения типа, масштаба, приоритетности и частоты деятельности по проведению проверок и мониторинга. Между началом реализации УППАБ-МНМ в январе 2015 года и 3 сентября 2016 года, было проведено 47 мероприятий в рамках УППАБ-МНМ, включая 44 проверки и 3 процедуры валидации. В ходе реализации УППАБ-МНМ выяснилось, что общий глобальный показатель эффективной реализации (EI) критических элементов (КЭ) систем государств по контролю за обеспечением авиационной безопасности немного повысился по сравнению с результатами второго цикла проверок, и ИКАО ожидает продолжения этой тенденции в последующие годы. Генеральный секретарь подчеркнула, что, поскольку программа успешно внедряется и проводится больше мероприятий, ИКАО будет иметь возможность предоставить больше информации об уровне соблюдения государствами Стандартов Приложения 17 "*Безопасность*" и Стандартов Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", касающихся авиационной безопасности.

98. Генеральный секретарь отметила, что обратная связь, полученная от государств, в которых были проведены проверки, показала, что результаты проверок в рамках УППАБ-МНМ дают незаменимую возможность оценить надежность и устойчивость их систем контроля за обеспечением авиационной безопасности. Она подчеркнула, что отчеты о проверке, подготовленные в рамках УППАБ-МНМ, остаются конфиденциальными и не предоставляются другим государствам, если на это нет согласия государства, в котором проводилась проверка. Генеральный секретарь поблагодарила все государства, которые внесли свой вклад в реализацию УППАБ-МНМ, и выразила признательность тем государствам, которые прикомандировали экспертов в ИКАО в качестве проверяющих УППАБ или руководителей групп по проведению проверки. Ассамблее предлагается: принять к сведению доклад о ходе внедрения УППАБ-МНМ и просить государства продолжать оказывать поддержку УППАБ путем прикомандирования экспертов на краткосрочной и долгосрочной основе и участия в учебных курсах и семинарах.

99. Делегат Российской Федерации представил документ WP/316, в котором изложена позиция его государства в отношении повышения уровня раскрытия информации по результатам проверок в рамках УППАБ, и опубликования информации по вопросам, вызывающим значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC) на защищенном сайте ИКАО. Напомнив об основополагающем принципе конфиденциальности и ограниченной прозрачности результатов проверок УППАБ и SSeC, делегат Российской Федерации выразил обеспокоенность тем, что террористические организации могут получить опосредованный доступ к информации о каком-либо ослаблении мер авиационной безопасности через защищенный сайт ИКАО и использовать эту информацию для совершения актов незаконного вмешательства против гражданской авиации. Этот вопрос рассматривался на 27-м совещании AVSECP (AVSECP/27, март 2016 года). Принимая во внимание потенциальную угрозу для гражданской авиации, Группа экспертов рекомендовала сохранить статус-кво в отношении уровня раскрытия информации по результатам проверок УППАБ и по SSeC. Ассамблее предлагается принять к сведению содержание документа WP/316; согласиться с суверенным правом каждого государства предоставлять информацию о результатах проверки в сфере авиационной безопасности на основе "ограниченной прозрачности" и сохранения принципа конфиденциальности информации; и поддержать предложение о том, что чувствительная информация по результатам проверки ИКАО может размещаться на закрытом сайте ИКАО в том случае, если государство, прошедшее проверку, не заявит о своих возражениях.

100. Делегат Кабо-Верде внес на рассмотрение документ WP/151, который был представлен АКГА от имени 54 африканских государств. В документе вновь подтверждена необходимость поддержания уровня раскрытия информации по результатам проверок УППАБ в соответствии с Рекомендуемой практикой 2.4.5 Приложения 17 "Безопасность", принимая во внимание потенциальные риски и преимущества, связанные с раскрытием такой информации. Делегат Кабо-Верде, напомнив о резолюции А36-20 Ассамблеи ИКАО, призвал все государства обмениваться информацией о результатах проверок на двусторонней или многосторонней основе в целях повышения доверия относительно уровня авиационной безопасности, придерживаясь при этом принципа соблюдения конфиденциальности. Он отметил, что полученные данные и рекомендации, включенные в отчеты о проверке УППАБ, освещают как системные, так и специфические недостатки в системе контроля за обеспечением авиационной безопасности государства, в котором проводилась проверка. Информация о специфических недостатках, полученная в ходе проверки, особенно чувствительна, поскольку в ней выявлены уязвимые места и слабости национальной системы безопасности и неограниченное раскрытие такой информации может быть использовано другими государствами в некорректных или карательных целях. Было подчеркнуто, что в настоящее время информация по результатам проверки, раскрытая на защищенном сайте УППАБ, может служить достижению многих целей, благоприятных для глобальной авиационной безопасности, включая поступление предложений о помощи, чтобы удовлетворить потребности государств, которые в ней нуждаются. Ассамблее предлагается: принять к сведению документ WP/151; поручить ИКАО поддерживать уровень раскрытия информации о результатах проверок с учетом Рекомендуемой практики 2.4.5 Приложения 17; и настоятельно призвать ИКАО продолжить оказание помощи государствам с низкими уровнями соблюдения Стандартов Приложения 17 и Стандартов Приложения 9 "Упрощение формальностей", касающихся авиационной безопасности.

101. Было принято к сведению, что также были представлены два информационных документа: документ WP/371 (*Chub's national civil aviation security audits – только на английском и китайском языках*), представленный Китаем; и документ WP/224 [*ICAO Universal Security Audit Programme – Continuous Monitoring Approach (USAP-CMA) implemented in Indonesia – только на английском языке*], представленный Индонезией.

102. Председатель Исполнительного комитета затем открыл обсуждение вопроса о УППАБ-МНМ.

Обсуждение

103. Выразив признательность ИКАО за реализацию УППАБ-МНМ, делегат Нигерии напомнил, что в 2015 году Нигерия была одним из первых государств, которое подверглось такой проверке, которая, по ее мнению, была очень полезной. Он призвал те государства-члены, которые еще не подписали Меморандум о взаимопонимании (МОВ), дающий ИКАО право проводить необходимые проверки в рамках УППАБ-МНМ, сделать это и призвал ИКАО продолжать предоставлять целевую помощь государствам с низким уровнем соблюдения Стандартов Приложения 17 и Стандартов Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", касающихся авиационной безопасности. В заключение делегат Нигерии выразил поддержку документу WP/151 (АКГА).

104. Делегат Сенегала поздравил ИКАО в связи с деятельностью в рамках УППАБ-МНМ, представленной в документе WP/20 Revision No. 1, и призвал продолжать ее. Присоединившись к позиции, выраженной в документах WP/151 и WP/316 и касающейся раскрытия информации по результатам проверок в рамках УППАБ, он подчеркнул, что размещение государствами на защищенном сайте УППАБ графической разбивки данных об эффективной реализации критических элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности, а также графиков и таблиц, иллюстрирующих соблюдение Стандартов Приложения 17 и Стандартов Приложения 9 и информации по SSeC, может соответствовать потребностям в отношении информации и привести к предоставлению помощи во внедрении тем государствам, которые в ней нуждаются. Делегат Сенегала заявил, что любая другая политика в отношении раскрытия информации может быть контрпродуктивной и привести к эффекту, обратному тому, который подразумевался при повышении уровня раскрытия.

105. Делегат Франции заявил, что УППАБ-МНМ является основным инструментом внедрения надлежащего уровня безопасности во всем мире. Отметив, однако, что существует огромное разнообразие уровней безопасности в аэропортах всего мира, он подверг сомнению эффективность и, прежде всего, целесообразность методологии, используемой во время проведения проверок УППАБ-МНМ. Напомнив, что указанные проверки основаны на внедрении в национальные правила государств Стандартов ИКАО, связанных с безопасностью, делегат Франции подчеркнул важность определения истинного уровня их реализации и уровня безопасности в каждом международном аэропорту. Поэтому он считает, что необходимо пересмотреть методологию, используемую в проверках УППАБ-МНМ.

106. Выразив признательность в отношении документов WP/151 и WP/316, делегат Франции указал, что в них отражена позиция, которую его государство не разделяет в полной мере. Франция считает, что теракты не планируются на основании результатов проверок в рамках УППАБ-МНМ ИКАО; скорее такие атаки планируются в ответ на стратегические, тактические и политические проблемы, и организаторы пользуются присутствием террористических группировок в данном регионе и непосредственным наблюдением слабых мест в мерах безопасности в конкретном аэропорту. Делегат Франции подчеркнул, что соблюдение абсолютной конфиденциальности результатов проверок УППАБ-МНМ равнозначно тому, чтобы не предоставлять необходимую информацию другим государствам, чтобы они, в свою очередь, могли принять надлежащие меры. Считая абсолютную конфиденциальность результатов проверок УППАБ-МНМ устаревшей мерой, он выразил обеспокоенность по поводу тех результатов проверок, в которых выявлены регулярно повторяющиеся недостатки. В свете нелегкой задачи соблюдения баланса между необходимостью информирования государств о результатах проверок,

чтобы они могли принимать собственные меры по повышению безопасности международной авиации, и необходимостью обеспечить для государств определенный уровень защиты конфиденциальных данных о результатах проверок, делегат Франции предложил, чтобы Секретариат, при поддержке AVSECP, проработал два вопроса: как обрабатывать результаты проверок УППАБ, чтобы убедиться в наличии определенного уровня безопасности в каждом государстве; и как соблюсти надлежащий уровень конфиденциальности результатов проверок УППАБ-МНМ, чтобы они не были доступны всему миру, обеспечивая при этом, чтобы допуск к ним не был запрещен государствам, которым требуется такая информация.

107. Поддержав замечания делегата Франции, делегат Германии вновь подтвердил важность результатов проверок УППАБ-МНМ ИКАО. Отметив, что возможность делиться такой информацией на конфиденциальной основе является основным преимуществом государств – членов ИКАО, он подчеркнул, что в этом существует настоятельная необходимость. Делегат Германии поддержал предыдущие выступления на эту тему.

108. Делегат Соединенного Королевства одобрил неустанную работу Секретариата по внедрению новых МНМ в последние годы, представленную в документе WP/20 Revision No. 1. Однако он отметил, что общая картина, изложенная в этом документе, послужила причиной его обеспокоенности, а именно: эффективное внедрение критических элементов составляет только 71 % во всем мире; только 56 % государств оценили свои основные юридические обязательства в отношении мер контроля качества; и 100 из 191 государств-членов еще не подписали меморандум о намерениях в отношении УППАБ-МНМ. Сильную обеспокоенность вызывает то, что эта цифра может не отражать действительный уровень эффективной безопасности на местах, как было также отмечено делегатом Франции. Как указано в документе WP/98, представленном Словакией от имени ЕС и государств – членов ЕКГА, существует обеспокоенность, что недостатки часто не выявляются в процессе проверки в рамках УППАБ-МНМ ИКАО по двум причинам: визиты заранее оговариваются и подготавливаются, поэтому проверяющие видят состояние безопасности аэропорта в наиболее выгодном свете, а не в повседневном виде; и основное внимание уделяется проверке способности государства осуществлять контроль за обеспечением авиационной безопасности, его процедурам и документации, а не реальной эффективности операционной деятельности. Это расхождение между результатами проверки и действительным уровнем эффективности обеспечения безопасности вызвали у многих сомнения относительно надежности процесса проверки в рамках УППАБ-МНМ.

109. Основываясь на замечаниях, сделанных делегатом Франции, делегат Соединенного Королевства предложил, чтобы приоритетом на следующее трехлетие был основательный анализ концепции проверки в рамках УППАБ-МНМ, пересмотр некоторых основ и принципов программы, чтобы убедиться, что она наиболее эффективно способствует оптимизации применения Стандартов, связанных с авиационной безопасностью. Он предложил, чтобы существующая исследовательская группа Секретариата по УППАБ-МНМ или какой-либо другой механизм исследовал такие вопросы как оценка операционных аспектов, более высокий уровень непредсказуемости, повышенное внимание к обычным или критически важным уязвимым местам и независимая оценка. Делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что такая процедура не будет направлена на то, чтобы подвергнуть критике конкретные государства, а будет иметь целью выявление проблем, с которыми сталкиваются все государства и совместную работу над их решением.

110. Признавая вместе с государствами – членами АКГА важность оказания целенаправленной помощи государствам с низким уровнем соответствия требованиям (WP/151), делегат Соединенного Королевства предложил, чтобы акцент был смещен в сторону приоритизации проблемы низкого уровня эффективности обеспечения безопасности, поскольку

соответствие всем требованиям на бумаге должно быть подкреплено практической реализацией мер безопасности.

111. В отношении вопроса о раскрытии результатов проверок УППАБ-МНМ, делегат Соединенного Королевства признал, что чувствительная информация не должна быть достоянием публичности. По его мнению, цель предоставления большего объема информации состоит в том, чтобы давать корректную информацию и обеспечить ее раскрытие на двусторонней основе тем государствам, которые пользуются услугами воздушного сообщения в данном аэропорту, которому они доверили обеспечение безопасности полетов своих граждан. Отметив, что совещание AVSECP/27 приняло несколько разумных выводов по этому вопросу, делегат Соединенного Королевства высказался в пользу формулировки, предложенной этой Группой экспертов, а не той, которая предложена Российской Федерацией в документе WP/316.

112. Напомнив, что в его государстве недавно была проведена проверка в рамках УППАБ-МНМ, делегат Кении высказался в поддержку продолжения программы и выразил желание оказать помощь другим государствам в африканском регионе, поделившись своим опытом и знаниями. Поддержав документ WP/151 (АКГА), он вновь подтвердил, что уровень раскрытия информации по результатам проверки УППАБ-МНМ должен согласовываться на двусторонней основе и зависеть от одобрения каждым государством, прошедшим проверку, с соблюдением его суверенных прав.

113. Делегат Соединенных Штатов Америки заявил, что УППАБ-МНМ является неотъемлемой частью программы ИКАО по обеспечению авиационной безопасности. Он поблагодарил делегатов Франции и Соединенного Королевства за их глубокие замечания и подтвердил, что Соединенные Штаты Америки разделяют их обеспокоенность, а также поддерживают их предложения по решению соответствующих проблем. Соединенные Штаты Америки поддерживают обращенный к государствам-членам призыв продолжать практику прикомандирования экспертов на краткосрочной и долгосрочной основе для участия в учебных курсах и семинарах в поддержку УППАБ-МНМ. Тем не менее Соединенные Штаты Америки также решительно призвали к более углубленному обсуждению государствами-членами и Секретариатом передовой практики проведения проверок, чтобы содействовать дальнейшему развитию УППАБ-МНМ. Соединенные Штаты Америки считают, что хотя глобальные Стандарты имеют критически важное значение, их эффективность зависит от уровня их внедрения. В этой связи, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что государства-члены должны обеспечить последовательность в процессе эффективного внедрения мер обеспечения авиационной безопасности, чтобы противодействовать динамичным и развивающимся террористическим угрозам. Соединенные Штаты Америки также предлагают, чтобы государства-члены и Секретариат обсудили и определили, как в рамках УППАБ-МНМ можно отразить важность внедрения с учетом нынешнего акцента этой программы на национальный контроль за обеспечением авиационной безопасности. Внедрение является доказательством эффективности системы контроля. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что его государство намеревается работать с Секретариатом по изучению его собственных извлеченных уроков и призывает другие государства-члены сделать то же самое, как на двусторонней основе, так и в рамках соответствующих органов, таких как AVSECP и Исследовательская группа Секретариата по УППАБ-МНМ. Он подчеркнул, что придется еще многому учиться друг у друга, чтобы повысить уровень обеспечения авиационной безопасности.

114. Делегат Саудовской Аравии поддержал документы WP/20 и WP/151 (АКГА). Выразив поддержку документу WP/316 (Российская Федерация), он подчеркнул, что Саудовская Аравия не согласна с тем, чтобы не раскрывать результатов проверок в рамках УППАБ-МНМ. Он считает, что обмен такой информацией очень важен для всех государств и что такая информация

должна быть доступной, хотя и на защищенных сайтах, в силу причин, указанных делегатами Франции, Германии и Соединенных Штатов Америки.

115. Делегат Аргентины указал, что хотя результаты проверки в рамках УППАБ-МНМ, представленные в документе WP/20 Revision No. 1, выявили достаточно тревожную ситуацию, ее необходимо было узнать, чтобы продолжать оказывать целенаправленную помощь государствам. Он одобрил замечания, сделанные делегатами Франции и Германии и выразил признательность в отношении информационного документа WP/224, в котором Индонезия рассказала о подготовке к проверке в рамках УППАБ-МНМ в октябре-ноябре 2015 года, а также о действиях, которые она предприняла во время и после проверки, и об извлеченных уроках.

116. Делегат Австралии отметила важность роли ИКАО в поддержании целостности глобальной системы обеспечения авиационной безопасности и той роли, которую УППАБ-МНМ играет в достижении такой целостности. Отметив, что по мере того, как требований к этой системе становится все больше и они становятся все более сложными, меры авиационной безопасности также становятся все более новаторскими и современными, она подчеркнула, насколько важно, чтобы методология проверок в рамках УППАБ-МНМ развивалась и соответствовала этим мерам, которые включают предоставление проверяющим возможности оценивать подходы на основе анализа рисков и выносить суждения в отношении достигнутых результатов в области обеспечения безопасности. Поэтому Австралия решительно поддерживает просьбу ЕС и государств – членов ЕКГА, изложенную в документе WP/98, осуществить пересмотр охвата и методов процесса проверки в рамках УППАБ-МНМ, чтобы обеспечить получение надежной и точной картины того, насколько эффективно внедрены меры обеспечения авиационной безопасности. Австралия надеется на продолжение совместной работы с ИКАО, чтобы обеспечить сохранение статуса УППАБ-МНМ как важного звена в обеспечении глобальной авиационной безопасности.

117. Делегат Южной Африки заявила, что Южная Африка продолжает поддерживать УППАБ-МНМ, которую, по ее мнению, можно постоянно совершенствовать, как и любую другую хорошую систему. Она отметила, что ее государство поддерживает документ WP/151 (АКГА) в том, что касается уровня раскрытия информации по результатам проверок УППАБ-МНМ, поскольку считает, что он соответствует выводам совещания AVSECP/27, как было указано делегатом Соединенного Королевства. Кроме того, Южная Африка разделяет мнение, выраженное последним, что результатами проверок в рамках УППАБ-МНМ можно и нужно обмениваться на двусторонней основе, в соответствии с Рекомендуемой практикой 2.4.5 Приложения 17.

118. Делегат Эфиопии заявил, что аргументы, представленные в документах WP/151 (АКГА) и WP/316 (Российская Федерация), достаточны для сохранения существующего уровня раскрытия информации по результатам проверок в рамках УППАБ-МНМ. Он подчеркнул, что обеспокоенность, высказанная в документе WP/151 в отношении неограниченного доступа к результатам проверки, должна быть рассмотрена, чтобы обеспечить соблюдение суверенных прав и защиту уязвимости государства, прошедшего проверку. Делегат Эфиопии выразил полную поддержку действиям, предложенным в краткой справке документа WP/151.

119. Поддержав документ WP/20 Revision No. 1, делегат Республики Корея отметил, что благодаря усилиям ИКАО и несмотря на ограниченные ресурсы, УППАБ успешно перешла в 2015 году от всеобъемлющего системного подхода (CSA) к МНМ в целях постоянного мониторинга прочности систем государственного контроля за обеспечением авиационной безопасности. Поскольку серьезная информация об угрозах безопасности была представлена в SSeC, выпущенных ИКАО по результатам проверок, он также поддержал документ WP/151

(АКГА), который рекомендует поддерживать существующий уровень раскрытия информации по результатам проверок.

120. Делегат Финляндии поддержал деятельность Совета и Секретариата по внедрению УППАБ-МНМ, представленную в документе WP/20 Revision No. 1. Присоединившись к замечаниям, сделанным делегатами Франции, Германии и Соединенного Королевства, он подчеркнул, что конфиденциальный обмен информацией, касающейся безопасности, чрезвычайно важен для глобального сотрудничества в области обеспечения безопасности. Делегат Финляндии настоятельно рекомендует провести модернизацию системы проверок.

121. Повторив, что УППАБ-МНМ является очень важным видом деятельности, делегат Канады выразил поддержку его государством целей Программы и его намерение продолжать прикомандирование экспертов на краткосрочной и долгосрочной основе в ИКАО, чтобы помочь достигнуть этих целей. Он подчеркнул, что главным фактором успеха ИКАО был эффективный порядок проверок, в соответствии с которым оценка обеспечения авиационной безопасности государства основана на принятых Стандартах, что является целью и для будущего ГПАБ. Он согласился с делегатами Франции, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки и Австралии в том, что УППАБ-МНМ должна быть обновлена, чтобы соответствовать проблемам, с которыми сталкивается весь мир.

122. Делегат Швейцарии поддержал увеличение прозрачности результатов проверок, поскольку они дают четкую информацию о слабых местах в системе обеспечения безопасности государства, прошедшего проверку, которую полезно знать другим государствам, чьи авиакомпании пользуются аэропортами данного государства; а также о потребности государства, прошедшего проверку, в техническом сотрудничестве/помощи, чтобы устранить слабые места.

123. Признавая, что государству, прошедшему проверку, иногда трудно раскрывать уязвимые места своей системы авиационной безопасности, выявленные во время проведения проверки УППАБ-МНМ, делегат Колумбии признал ценность обмена информацией при соблюдении определенного уровня конфиденциальности. В качестве компромиссного решения он предложил разработать механизм, с помощью которого результатами проверок УППАБ-МНМ могли бы обмениваться государства, имеющие двусторонние соглашения об авиаперевозках.

124. Делегат Зимбабве высказался в поддержку документа WP/20 Revision No. 1 (Совет), а также документов WP/151 (АКГА) и WP/316 (Российская Федерация).

125. Председатель Исполнительного комитета отметил, что эти три документа вызвали значительный интерес, особенно в отношении обмена результатами проверок УППАБ-МНМ.

126. Подводя итоги обсуждения, DD/ASF указал, что два действия, предложенные в краткой справке документа WP/20 Revision No. 1 и связанные с внедрением УППАБ-МНМ, пользуются поддержкой. В отношении уровня раскрытия информации по результатам проверок УППАБ-МНМ (WP/316 и WP/151) был высказан ряд различных мнений, касающихся прозрачности, и, хотя этот вопрос представляется решаемым, однозначного решения по нему достичь не удалось. Было предложено, чтобы всесторонний обзор охвата и методов проверок УППАБ-МНМ был представлен Исследовательской группе по УППАБ-МНМ Секретариата для дальнейшего рассмотрения, частично для того, чтобы изучить больше методов проверки на основе анализа рисков. Указанная проблема прозрачности может быть изучена на основе того же обзора. Наконец, Исполнительный комитет поддержал призыв к ИКАО продолжить предоставление целенаправленной помощи государствам с низким уровнем эффективности

внедрения критических элементов государственной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности и низким уровнем соблюдения Стандартов ИКАО, связанных с обеспечением безопасности.

Пункт 18 повестки дня. Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC)

127. Этот пункт повестки дня был рассмотрен на основе двух рабочих документов, представленных Советом: документ WP/21 Revised [*Доклад о реализации Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL)*] и документ WP/351 (*Эр-Риядская декларация по авиационной безопасности и упрощению формальностей*) и соответствующих других рабочих документов и информационного документа. Председатель Исполнительного комитета указал, что поскольку документ WP/28 (*Доклад о программе технической помощи ИКАО*), представленный Советом, был рассмотрен в рамках пункта 14 повестки дня (Программа технической помощи), он не будет рассматриваться повторно.

128. Генеральный секретарь представила документ WP/21 Revised, в котором сообщается о ходе реализации плана AFI SECFAL и его рабочей программы с момента его официального утверждения в мае 2015 года в Мапуту (Мозамбик), а также содержится проект резолюции Ассамблеи, направленный на дальнейшую реализацию плана AFI SECFAL. Она отметила, что, хотя некоторые улучшения в области соблюдения требований были подтверждены в ходе недавних проверок, общий уровень соблюдения требований, зарегистрированный в процессе деятельности УППАБ-МНМ, подтвердил настоятельную необходимость постоянно и эффективно совершенствовать процесс реализации Стандартов Приложения 17 "*Безопасность*" и Стандартов Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" на африканском континенте. Хотя уже отмечены значительные достижения, в частности принятие *Виндхукской декларации по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке*, План AFI SECFAL продолжает сталкиваться с нехваткой финансирования, что может препятствовать достижению всех целей плана и полной реализации Виндхукской декларации и ее задач. В ней содержится настоятельный призыв к государствам, партнерам по развитию и представителям отрасли предоставлять финансовую помощь, взносы в натуральной форме, а также оказывать политическое содействие делу реализации важнейшего плана AFI SECFAL. Ассамблее предлагается оказать содействие продолжению осуществления Плана AFI SECFAL; принять соответствующую резолюцию, представленную в добавлении А к документу WP/21 Revised; и настоятельно призвать государства предоставлять финансовую помощь, взносы в натуральной форме и/или другие виды взносов для осуществления Плана AFI SECFAL.

129. Делегат Российской Федерации представил документ WP/258 Revision No. 1, подготовленный в соавторстве с Казахстаном, касающийся кадровой ситуации с сотрудниками по авиационной безопасности (AVSEC) в Европейском и Североатлантическом региональном бюро ИКАО. В документе высоко оценивается работа по усилению кадрового состава сотрудников по авиационной безопасности в регионах ИКАО, который укрепитя с введением четырех новых должностей сотрудников по авиационной безопасности, финансируемых из бюджета Регулярной программы ИКАО в следующем трехлетнем периоде. Было подчеркнuto, что до сих пор в Европейском и Североатлантическом региональном бюро была только одна такая должность, которая финансировалась из внебюджетных источников. Учитывая географические размеры региона, тот факт, что Европейское и Североатлантическое региональное бюро координирует деятельность 56 государств-членов, а также современные глобальные события, связанные с повышенным риском актов незаконного вмешательства против гражданской авиации, в документе подчеркивается необходимость усилить кадровый состав сотрудников по авиационной безопасности в Европейском и Североатлантическом региональном бюро. Ассамблее предлагается

признать необходимость усиления кадрового состава штатных сотрудников по авиационной безопасности в региональном бюро EUR/NAT; предложить Генеральному секретарю ИКАО рассмотреть возможность выделения в рамках регулярного бюджета ИКАО на следующий трехлетний период 2017–2019 гг. дополнительных средств для включения должности сотрудника по авиационной безопасности в число штатных должностей EUR/NAT, финансируемых из бюджета Регулярной программы ИКАО, при сохранении дополнительной должности сотрудника по авиационной безопасности, финансируемой за счет добровольных взносов; и настоятельно рекомендовать Совету ИКАО, чтобы в предложении по бюджету Регулярной программы на трехлетний период 2020–2022 гг. вышеуказанная должность, финансируемая из внебюджетных источников, была преобразована в штатную должность, финансируемую из бюджета Регулярной программы, в результате чего региональное бюро EUR/NAT будет иметь две штатные должности сотрудников по авиационной безопасности, финансируемые из бюджета Регулярной программы.

130. Далее Генеральный секретарь представила документ WP/351, информирующий Ассамблею о принятии 31 августа 2016 года *Эр-Риядской декларации по авиационной безопасности и упрощению формальностей в регионах Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) и Ближнего востока (MID) ИКАО*, которая продемонстрировала политическое обязательство решать приоритетные проблемы, связанные с авиационной безопасностью и упрощением формальностей в указанных регионах. Ассамблее предлагается принять к сведению информацию о принятии Эр-Риядской декларации по авиационной безопасности и упрощению формальностей; настоятельно призвать государства, расположенные в регионах АРКГА и MID ИКАО в приоритетном порядке обеспечить выполнение Декларации; рекомендовать государствам, указанным в Декларации, и всем партнерам и организациям по развитию гражданской авиации оказывать поддержку ее выполнению за счет выделения ресурсов; и просить, чтобы ИКАО в координации с АРКГА оказывала поддержку в выполнении Декларации в течение трехлетнего периода 2017–2019 гг. и представила на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО доклад о достигнутом прогрессе в этой области.

131. Делегат Словакии проинформировал Исполнительный комитет о том, что делегат Соединенного Королевства представит документ WP/105 (*Решение проблем в области наращивания потенциала*) от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ в рамках пункта 28 повестки дня (инициатива "*Ни одна страна не остается без внимания*"), а не в рамках пункта 18 повестки дня.

132. Делегат Сингапура представил документ WP/185 Revised (*Улучшение подготовки в области безопасности авиагруза*) от имени 28 государств-членов, GEA, ИАТА и ТИАКА. Напомнив, что ИКАО в настоящее время предлагает один базовый учебный курс, знакомящий сотрудников по обеспечению безопасности авиагруза и почты с соответствующими Стандартами Приложения 17, он подчеркнул, что безопасность авиагруза остается важной проблемой. Чтобы расширить подготовку в области безопасности авиагруза для всех заинтересованных сторон в мире, в документе содержится призыв разработать новый практикум ИКАО по передовой практике обеспечения безопасности авиагруза, который предоставит возможность указанному персоналу освоить передовую практику в области безопасности авиагруза, реализованную регулирующими органами и отраслью во всем мире. Ассамблее предложено рекомендовать ИКАО разработать предлагаемый практикум ИКАО по передовой практике обеспечения безопасности авиагруза в соответствии с п. 2 документа WP/185 Revised и провести практикум в учебных центрах ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ).

133. От имени 54 государств – членов АКГА делегат Зимбабве представил документ WP/164 Revised (*Укрепление потенциала в области региональных экспертов по авиационной безопасности*). 38-я сессия Ассамблеи приняла решение предоставить техническую

помощь государствам, которые в ней нуждаются, включая финансирование, наращивание потенциала и передачу технологий, для эффективного противодействия угрозам безопасности гражданской авиации в сотрудничестве с другими государствами, международными организациями и отраслевыми партнерами. АКГА, во взаимодействии с ИКАО, разработала План AFI SECFAL, основной целью которого является повышение авиационной безопасности и упрощение формальностей в Африке на постоянной основе. В документе подчеркнут прогресс, достигнутый в области реализации плана AFI SECFAL с момента его утверждения, и Ассамблее предлагается: настоятельно призвать ИКАО продолжать играть ведущую роль в поддержке и реализации Плана AFI SECFAL; настоятельно призвать ИКАО разработать во взаимодействии с АКГА программу работы, включающую подробный план действий, направленных на достижение целей, намеченных в Виндхукской декларации, и отразить их в программе работы по реализации Плана AFI SECFAL; настоятельно призвать ИКАО во взаимодействии с АКГА укрепить кадры Африканских экспертов (RASFALG-AFI), с тем чтобы иметь возможность эффективно противодействовать угрозам безопасности в координации со своими партнерами, донорами и региональными организациями; во взаимодействии с АКГА направить миссии ИКАО высокого уровня в государства с низким уровнем реализации Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО; и рекомендовать другим регионам ИКАО рассматривать такой используемый в Африке региональный подход (План AFI SECFAL) в качестве примера для решения вопросов авиационной безопасности, как это было сделано в случае Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI).

134. Было принято к сведению, что был представлен один информационный документ: документ Доминиканской Республики WP/446 (*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil – только на испанском языке*).

135. Далее Председатель Исполнительного комитета открыл обсуждение вопросов поддержки внедрения и развития и авиационной безопасности (ISD-SEC).

Обсуждение

136. Делегат Нигерии высоко оценил работу, осуществленную до настоящего времени в рамках плана AFI SECFAL. Он также выразил благодарность АКГА за их совместные усилия с ИКАО по подготовке плана AFI SECFAL и одобрил достижения при внедрении RASFG-AFI. Делегат Нигерии высоко оценил принятие регионального подхода к укреплению авиационной безопасности в Африке, что обеспечивает решение таких проблем путем объединения африканских экспертов для реализации инициатив плана AFI SECFAL, и поддержал рекомендации государств – членов АКГА, представленные в документе WP/164 Revised.

137. Обратив внимание участников на документ WP/258 Revision No. 1, соавтором которого его государство является вместе с Российской Федерацией, делегат Казахстана вновь подтвердил важность увеличения числа штатных сотрудников по авиационной безопасности в Европейском и Североатлантическом региональном бюро ИКАО и призвал делегатов предоставить всю возможную поддержку предложению, содержащемуся в этом документе.

138. Выразив свою полную поддержку продолжению внедрения плана AFI SECFAL, представленного в документе WP/21 Revised, делегат Швейцарии подчеркнул важность координации различных региональных инициатив с деятельностью ИКАО. Он отметил прогресс в Африканском регионе, описанный в документе WP/164 Revised. Тем не менее делегат Швейцарии указал, что было бы преждевременно воплощать концепции плана в других регионах, и предпочтительно сначала проанализировать результаты реализации плана AFI SECFAL в африканском регионе. Ссылаясь на документ WP/258 Revision No. 1 в отношении штатных

сотрудников по обеспечению авиационной безопасности в Европейском и Североатлантическом региональном бюро ИКАО, он признал важность работы, осуществляемой этим бюро. Однако Делегат Швейцарии считает, что вопрос укомплектования различных региональных бюро сотрудниками по обеспечению авиационной безопасности лучше оставить на усмотрение Генерального секретаря, учитывая результаты проверок в рамках УППАБ-МНМ и деятельность других региональных бюро.

139. Отметив, что, как указано в документе WP/164 Revised, некоторые государства отстают в деле внедрения Стандартов Приложения 17, делегат Франции подчеркнул, что в соответствии с инициативой ИКАО "*Ни одна страна не остается без внимания*" международное сообщество несет ответственность за обеспечение того, чтобы каждое звено в цепочке обеспечения безопасности было настолько крепким, чтобы не угрожать прочности всей цепочки. Отметив, что План AFI SECFAL соответствует инициативе NCLB, он подчеркнул, что этот план должен быть полностью поддержан теми африканскими государствами, запрашивающими помощь во внедрении, которые используют все политические и технические возможности, требуемые для обеспечения успеха плана. Подчеркнув, что план также должен быть полностью поддержан государствами-донорами, делегат Франции отметил, что благодаря этим действиям они создадут систему воздушного транспорта, которая будет безопасной для всех, включая их самих. Он подчеркнул, что различные действия, изложенные в документе WP/105 (*Решение проблем в области наращивания потенциала*) и информационном документе WP/415 [*European support to the No Country Left Behind Initiative (NCLB) – только на английском языке*], представленном Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, демонстрируют приверженность этих государств и организаций инициативе NCLB ИКАО. Делегат Франции подчеркнул, что для полного успеха этой инициативы необходимо, чтобы Организация приняла во внимание прошлую, настоящую и будущую деятельность по оказанию помощи во внедрении, осуществленную другими структурами. Подчеркнув, что такие действия не должны дублироваться ИКАО, делегат Франции подчеркнул, что ИКАО необходимо координировать, а не только интегрировать их, как предлагается в документе WP/21 Revised (Совет). Он подчеркнул, что необходима амбициозная и спланированная программа NCLB, которая пользуется полной поддержкой и обеспечивает координацию действий, а не распределение деятельности по оказанию помощи во внедрении.

140. В заключение делегат Франции указал, что его государство приветствует и полностью поддерживает *Эр-Риядскую декларацию по авиационной безопасности и упрощению формальностей в регионах Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) и Ближнего Востока (MID) ИКАО (WP/351)*, которая призывает к серьезным политическим обязательствам, что является обязательной предпосылкой для надежного повышения безопасности воздушного транспорта.

141. Комитет согласился вернуться к пункту 18 повестки дня, связанному с поддержкой внедрения и развития, а также авиационной безопасностью, на следующем заседании.

142. Заседание было закрыто в 12:15.

Протокол шестого заседания
(Пятница, 30 сентября 2016 года, 14:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 18 повестки дня: Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC) (продолжение)

- Доклад о Всеобъемлющем региональном плане осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL)
- Доклад о Программе технической помощи ИКАО
- Документ, представленный Казахстаном и Российской Федерацией
- Эр-Риядская декларация по авиационной безопасности и упрощению формальностей в регионах Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) и Ближнего Востока (MID) ИКАО
- Документ, представленный Словакией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)
- Документ, представленный Австралией, Аргентиной, Бельгией, бывшей югославской Республикой Македония, Гайаной, Испанией, Канадой, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Намибией, Науру, Непалом, Нигерией, Нидерландами, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Республикой Молдова, Российской Федерацией, Саудовской Аравией, Сенегалом, Сент-Люсией, Сингапуром, Сьерра-Леоне, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Тринидадом и Тобаго, Францией, Швейцарией, Южной Африкой, Ассоциацией "Глобальный экспресс" (GEA), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международной ассоциацией грузовых перевозчиков (ТИАКА)
- Документ, представленный 54 Договаривающимися государствами, членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)
- Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой

2. Пункт 19 повестки дня: Упрощение формальностей и стратегия ИКАО в области программы идентификации пассажиров (TRIP)

- Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся упрощения формальностей
- Изменения, касающиеся Приложения 9 "Упрощение формальностей"

- *Изменения, касающиеся стратегии ИКАО в области программы идентификации пассажиров (TRIP)*
- *События, связанные с Директорией открытых ключей (ДОК) ИКАО*
- Документ, представленный Бразилией
- Документ, представленный Индонезией
- Документ, представленный Южной Африкой

3. Пункт 15 повестки дня: Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества

- *Политика и деятельность в области технического сотрудничества в период 2013-2015 годов*
- *Программа ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV)*
- Документ, представленный Доминиканской Республикой
- Документ, представленный Индонезией
- Документ, представленный Перу при поддержке Аргентины, Боливии (Многонациональное государство), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианская Республика), Гайаны, Колумбии, Панамы, Парагвая, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора.
- Информационный документ, представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем
- Информационный документ, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК)

4. Пункт 28 повестки дня: Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"

- *Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)"*
- Документ, представленный Бразилией
- Документ, представленный Египтом
- Документ, представленный Вануату, Кирибати, Новой Зеландией, Островами Кука, Папуа-Новой Гвинеей, Самоа, Сингапуром, Тонга и Фиджи
- Документ, представленный Сальвадором при поддержке Антигуа и Барбуда, Арубы, Багамских островов, Барбадоса, Белиза, Гаити, Гватемалы, Гондураса, Гренады, Доминиканской Республики, Канады, Коста-Рики, Кубы, Кюрасао, Мексики, Нидерландов (Бонайре, Саба и

Синт-Эстатиус), Никарагуа, Сент-Винсента и Гренадин, Сент-Киттс и Невис, Сент-Люсии, Синт-Мартена, Соединенного Королевства (Ангилья, Бермуды, Британские Виргинские острова, Каймановы острова, Монтсеррат и Острова Теркс и Кайкос), Тринидада и Тобаго, Соединенных Штатов Америки, Франции (французских Антильских островов) и Ямайки.

- Документ, представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем
- Документ, представленный 54 Договаривающимися государствами, членами АКГА
- Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой
- Информационный документ, представленный Японией
- Информационный документ, представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 18 повестки дня. Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC)

1. Исполнительный комитет возобновил и завершил рассмотрение этого пункта повестки дня, содержавшегося в трех основных рабочих документах, представленных Советом: документ WP/21 Revised [*Доклад о реализации всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL)*], документ WP/28 (*Доклад о Программе технической помощи ИКАО*) и документ WP/351 [*Эр-Риядская декларация по авиационной безопасности и упрощению формальностей в регионах Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) и Ближнего Востока (MID) ИКАО*] и в других соответствующих документах, представленных государствами и международными организациями.

2. Делегат Сенегала выразил признательность ИКАО за работу, выполненную в рамках программы ISD-SEC, в особенности за деятельность по поддержке Плана AFI SECFAL. Он поддержал документ WP/164 Revised (*Укрепление потенциала в области региональных экспертов по авиационной безопасности*), представленный 54 государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), одним из которых является Сенегал; и документ WP/21 Revised [*Доклад о реализации всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL)*], представленный Советом, включая соответствующий проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении А к нему. Делегат Сенегала заявил, что План AFI SECFAL представляет собой механизм, помогающий повысить эффективность и надежность внедрения мер обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей в африканских государствах. Кроме того, он высказался в поддержку документа WP/185 Revised (*Улучшение подготовки в области безопасности авиагруза*), представленного 28 государствами

(включая Сенегал) и тремя международными организациями. Делегат Сенегала воспользовался возможностью поблагодарить ЕС и ЕКГА за их четырехлетний проект CASE, начатый 1 ноября 2015 года с целью содействовать наращиванию потенциала в области авиационной безопасности в Африке и на Аравийском полуострове. Он подчеркнул, что все действия в рамках проекта осуществляются в соответствии с потребностями африканских государств, в частности в области обмена передовой практикой.

3. Также поддержав документ WP/164 Revised, соавтором которого является его государство, делегат Кабо-Верде присоединился к замечаниям, сделанным делегатом Нигерии (EX/5) и делегатом Сенегала, высоко оценившими прогресс, достигнутый в рамках ISD-SEC при реализации плана AFI SECFAL. Он подчеркнул, что помощь ИКАО в проведении Министерской конференции по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (Виндхук, Намибия, 4–7 апреля 2016 года) и предоставление инструктивного материала, установившего региональные цели в области авиационной безопасности и упрощения формальностей, являются средствами повышения политической вовлеченности африканских государств и мониторинга реализации указанных целей. Делегат Кабо-Верде вновь подтвердил поддержку его государством регионального подхода к повышению авиационной безопасности и упрощению формальностей путем объединения африканских экспертов для оказания помощи государствам региона в решении шести приоритетных задач, определенных как часть круга полномочий RASFALG-AFI, а именно: создание системы контроля в области авиационной безопасности; внедрение мер контроля в области авиационной безопасности и вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSECs); оценка рисков для авиационной безопасности и новых и возникающих угроз; упрощение формальностей; безопасность авиагруза и инфраструктуры AVSEC/FAL; и подготовка персонала в области авиационной безопасности и упрощения формальностей (см. п. 2.4 указанного документа). Он призвал Исполнительный комитет одобрить рекомендуемые государствами – членами АКГА действия, представленные в краткой справке документа WP/164 Revised. Кроме того, делегат Кабо-Верде высказался в поддержку документа WP/21 Revised, представленного Советом, и документа WP/185 Revised, представленного 28 государствами и тремя международными организациями.

4. Также одобрив документ WP/21 Revised, делегат Китая вновь подтвердил поддержку его государством очень важного плана AFI SECFAL. Напомнив, что учебный центр ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ) в Кунмине (Китай) провел 11 учебных курсов по авиационной безопасности в 2012–2015 годах для государств Азиатско-Тихоокеанского региона, он подчеркнул, что Китай будет продолжать работу в этой области в поддержку деятельности ИКАО по укреплению авиационной безопасности и упрощению формальностей во всем мире.

5. Делегаты Египта и Саудовской Аравии выразили полную поддержку документу WP/164 Revised по укреплению потенциала в области региональных экспертов по авиационной безопасности, соавтором которого является Египет, а также документу WP/351 *"Эр-Риядская декларация по авиационной безопасности и упрощению формальностей в регионах Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА) и Ближнего востока (MID) ИКАО"*.

6. Поддержав документ WP/21 Revised, делегат Кении подчеркнул, что в связи с постоянными проблемами с финансированием Плана AFI SECFAL Ассамблее предлагается призвать государства предоставлять поддержку в виде финансирования в натуральном выражении и/или в другой форме для продолжения его реализации. Он также поддержал документ WP/185 Revised, представленный 28 государствами и тремя международными организациями, и документ WP/164 Revised, в котором государства – члены АКГА (включая Кению) призывают ИКАО продолжать играть ведущую роль в реализации плана AFI SECFAL и оказывать ему поддержку.

7. Делегаты Гвинеи и Эфиопии выразили полную поддержку документу WP/164 Revised, соавторами которого выступили их государства.

8. Делегат Эфиопии выразил признательность АКГА за совместную работу с ИКАО по реализации плана AFI SECFAL, целью которого является постоянное укрепление авиационной безопасности и упрощение формальностей в Африке. Он также одобрил создание RASFALG-AFI и принятие регионального подхода, благодаря объединению африканских экспертов, чтобы помочь государствам региона в решении вышеуказанных шести приоритетных задач. Делегат Эфиопии напомнил, что такой подход был разработан на основе опыта, полученного при успешном внедрении Системы объединенной инспекции региона Африки и Индийского океана (AFI CIS) с учетом региональных проблем в области безопасности полетов.

9. Делегат Сингапура одобрил документ WP/21 Revised, представленный Советом. Поблагодарив затем государства и международные организации, поддержавшие документ WP/185 Revised, который он представил на предыдущем совещании (EX/5) от имени других соавторов, он заявил, что подготовка авиационного персонала, техническая помощь и наращивание потенциала являются критически важными основами государственных систем авиационной безопасности, в особенности в области укрепления человеческого фактора, и что они очень помогают в решении проблем, связанных с существующими и возникающими угрозами, в частности такими, как инсайдерская угроза, угрозы кибербезопасности и безопасности неконтролируемой зоны. Выразив надежду, что в будущем Глобальном плане обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) серьезное внимание будет уделено технической помощи, наращиванию потенциала и поддержке внедрения, а также подготовке персонала, делегат Сингапура подчеркнул, что это принесет большие выгоды всем государствам и регионам.

10. Выразив поддержку документу WP/21 Revised и документу WP/185 Revised, делегат Пакистана подчеркнул, что все государства должны поддерживать меры авиационной безопасности, чтобы иметь более безопасные аэропорты, поездки пассажиров и перевозку авиагрузов.

11. Делегат Буркина-Фасо поддержал документы WP/21 Revised, WP/28 и WP/351, представленные Советом, а также документ WP/164 Revised, в котором его государство выступило соавтором.

12. Председатель Исполнительного комитета отметил, что во всех выступлениях содержится призыв наращивать потенциал, чтобы укрепить авиационную безопасность и упрощение формальностей во всех государствах.

13. Подводя итоги обсуждения в Комитете, заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей (DD/ASF) отметил, что он высоко оценивает прогресс, достигнутый в реализации плана AFI SECFAL. В частности, подчеркнув важность наличия механизмов координации, он отметил целесообразность постановки ряда целей для обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей в Африке, создания объединенной группы экспертов и деятельности по повышению политической приверженности. Ввиду широкой поддержки документа WP/21 Revised, представленного Советом, и документа WP/164 Revised, представленного 54 государствами – членами АКГА, Комитет одобрил все предложенные в них действия. В частности, было достигнуто соглашение рекомендовать пленарному заседанию принять предлагаемую резолюцию Ассамблеи по Всеобъемлющему региональному плану осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (см. добавление А к документу WP/21 Revised), в котором, в частности, содержится призыв к государствам – членам региона Африки и Индийского океана активно

содействовать достижению целей и задач Плана AFI SECFAL, и призвал международное сообщество поддержать этот план и вместе с ИКАО и АКГА работать над его внедрением.

14. Ссылаясь на документ WP/258 Revision No. 1, в котором Казахстан и Российская Федерация совместно предложили рассмотреть вопрос о повышении уровня укомплектования персоналом Европейского и Североатлантического регионального бюро (EUR/NAT) ИКАО (Париж), включая источник финансирования, Комитет отметил, что распределение ресурсов Секретариата и управление ими является прерогативой Генерального секретаря.

15. В связи с документом WP/351, представленным Советом, который также получил широкую поддержку, Комитет одобрил принятие *Эр-Риядской декларации по авиационной безопасности и упрощению формальностей* и призвал государства регионов АРКГА и MID ИКАО выполнить эту декларацию. Комитет также поручил ИКАО поддержать выполнение декларации посредством разработки плана SECFAL для регионов АРКГА и MID ИКАО на основе опыта разработки плана AFI SECFAL.

16. Комитет также поддержал документ WP/185 Revised, представленный 28 государствами и тремя международными организациями, в котором предлагается организовать проведение нового практикума ИКАО по передовой практике обеспечения безопасности авиагруза. Пользуясь возможностью выразить признательность Секретариата за представленное общее изложение задач практикума, DD/ASF отметил, что в области обеспечения безопасности авиагруза повышению компетентности специалистов уделяется первоочередное внимание.

17. DD/ASF указал, что Комитет также принял к сведению, что документ WP/105 (*Решение проблем в области наращивания потенциала*), представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, будет рассмотрен в рамках пункта 28 повестки дня: Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания".

Пункт 19 повестки дня. Упрощение формальностей и стратегия ИКАО в области программы идентификации пассажиров (TRIP)

18. Исполнительный комитет рассмотрел этот пункт повестки дня на основе четырех основных рабочих документов, представленных Советом: документ WP/41 (*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей*), WP/42 (*Изменения, касающиеся Приложения 9 "Упрощение формальностей"*), документ WP/40 [*Изменения, касающиеся стратегии ИКАО в области программы идентификации пассажиров (TRIP)*], и документ WP/19 [*События, связанные с Директорией открытых ключей (ДОК) ИКАО*]; и других соответствующих документов, представленных государствами.

19. Директор Авиатранспортного управления (D/ATB) представил документ WP/41, содержащий предложение внести изменения в резолюцию A38-16 Ассамблеи. Он подчеркнул, что предлагаемое пересмотренное *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей* отражает вопросы, имеющие непреходящее значение, последние события и будущий акцент в работе ИКАО в области упрощения формальностей, включая разработку и реализацию положений об упрощении формальностей, ключевые элементы стратегии TRIP ИКАО, предложенные в документе WP/40, а также национальную и международную деятельность и сотрудничество по вопросам упрощения формальностей. Комитету предлагается рассмотреть пересмотренное Сводное заявление и рекомендовать его пленарному заседанию для принятия.

20. Представив документ WP/42, содержащий доклад об изменениях в Приложении 9 "Упрощение формальностей", имевших место после предыдущей Ассамблеи, D/ATB отметил, что в таблице п. 3.3 представлены предлагаемые приоритеты программы упрощения формальностей (FAL), а также ожидаемые результаты в следующем трехлетнем периоде (2017–2019 гг.). Эти приоритеты и результаты разделяются на две категории. В первой категории "Работать лучше с тем, что имеется" предлагается, чтобы в рамках программы FAL были рассмотрены вопросы, касающиеся несоблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9, была укреплена работа программы и установлены более тесные связи с другими органами, связанными с упрощением формальностей. Приоритеты во второй категории "Планирование на будущее", включают подготовку ответов на новые и возникающие проблемы и постоянный учет достижений в соответствующих технологических областях. Результаты, связанные с каждым из этих приоритетов, также изложены в указанной таблице. Комитету предлагается рассмотреть и рекомендовать пленарному заседанию одобрить предложенные приоритеты и ожидаемые результаты программы FAL на следующий трехлетний период (2017–2019 гг.).

21. D/ATB далее представил документ WP/40, содержащий доклад об изменениях в стратегии ИКАО в области TRIP после 38-й сессии Ассамблеи. Он отметил, что в нем изложен прогресс, достигнутый по пяти элементам стратегии TRIP, включая подтверждение идентичности, машиночитываемые проездные документы (МСПД), выдачу и контроль документов, системы и средства проверки и интероперабельные виды применения [включая предварительную информацию о пассажирах (API) и запись регистрации пассажира (PNR)]. Документ также включает информацию об изменениях в Глобальной контртеррористической стратегии Совета Безопасности Организации Объединенных Наций; достижениях Целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР); деятельности ИКАО по реализации TRIP; и мерах по улучшению управления идентификацией пассажиров. Кроме того, первоначальный отчет о представленных государствами ответах на вопросник о реализации и содействии стратегии ИКАО в области TRIP содержится в добавлении С к этому документу. Комитету предлагается рассмотреть и рекомендовать пленарному заседанию одобрить предлагаемые приоритеты стратегии ИКАО в области TRIP и ожидаемые результаты на следующий трехлетний период (2017–2019 гг.), представленные в добавлении D к документу WP/40.

22. Генеральный секретарь представила документ WP/19, в котором изложены события, связанные с Директорией открытых ключей (ДОК ИКАО) и ее использованием после 38-й сессии Ассамблеи. Она подчеркнула, что документ содержит разъяснение сущности электронных паспортов и описание роли ИКАО и преимуществ для государств, связанных с валидацией и аутентификацией электронных паспортов. Отметив, что он также содержит информацию о современном состоянии участия государств в ДОК, Генеральный секретарь подчеркнула, что несмотря на расширение такого участия, до сих пор наблюдается серьезное несоответствие между количеством государств, выдающих электронные паспорта, и числом участников ДОК: приблизительно две трети государств, выдающих электронные паспорта, еще не являются членами ДОК. Она подчеркнула, что государствам, выдающим электронные паспорта, необходимо присоединиться к ДОК ИКАО, чтобы использовать дополнительные преимущества в области безопасности и усилить пограничный контроль. Также необходимо, чтобы государства выдавали электронные паспорта в соответствии со спецификациями ИКАО, чтобы обеспечить их глобальную интероперабельность и максимально использовать преимущества безопасности и упрощения формальностей. Комитету предлагается рекомендовать пленарному заседанию одобрить программу работы ДОК ИКАО и призвать все государства – члены ИКАО присоединиться к ДОК ИКАО и активно использовать ее для валидации и аутентификации электронных паспортов.

23. Делегат Бразилии представил документ WP/326, в котором предлагается разработать механизмы проведения измеряемой оценки реализации Стандарта 6.6 Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", согласно которому "каждое Договаривающееся государство обязано обеспечить, чтобы эксплуатант аэропорта предоставлял надлежащие средства и службы для осуществления посадки и высадки пассажиров без задержки". Он отметил, что предложение было направлено на активизацию практического обсуждения того, как оценивать соблюдение Стандарта 6.6, учитывая его широкое значение, и использовать положительный опыт Бразилии в оценке качества обслуживания в крупных аэропортах. В документе подчеркнута значимость регулирования, в рамках которого была установлена система показателей качества обслуживания (ПКО), т. е. количественных параметров для мониторинга, анализа и оценки качества обслуживания в бразильских международных аэропортах. Эти ПКО включают объективные элементы, такие как время ожидания и наличие оборудования, средств и служб, а также субъективные элементы, связанные с восприятием пассажиром качества предоставленного обслуживания. Поскольку продолжается реализация мероприятий по упрощению формальностей, с помощью ПКО можно проводить оценку непосредственного воздействия, и на них могут быть основаны будущие цели. Ассамблее предлагается обратиться к Совету с просьбой принять меры, направленные на содействие рассмотрению вопросов, связанных с упрощением формальностей и качеством обслуживания в аэропортах, и продвижению программы работы в этой области в рамках технических форумов ИКАО; и настоятельно призвать государства-члены принять к сведению важность данного вопроса.

24. Делегат Индонезии представил документ WP/203 Revised о стандартизированных системах API и PNR, в котором подчеркнута, что различия в возможностях авиакомпаний и аэропортов привели к двум способам обмена данными. В документе отмечено, что в Индонезии некоторые эксплуатанты уже имеют действующие системы API и PNR, чтобы проводить обмен электронными данными в отношении вылета, в то время как другие авиакомпании, не имеющие таких систем, используют запоминающие устройства для электронных данных не позже, чем через час после прилета. Он указал, что формат данных PNR, передаваемых авиакомпаниями, до сих пор варьируется из-за использования разных систем, и что эти различия создают трудности для разработки инструмента оперативного и точного анализа. В документе подчеркивается, что поэтому Индонезия внедрила с 2015 года Стандарты PNRGOV, разработанные Всемирной таможенной организацией (ВТАМО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и ИКАО. Он отметил, что авиакомпаниям, летающим в Индонезию, необходимо дать определенный период времени, чтобы разработать полностью совместимую систему, и чтобы в конце такого периода правительство Индонезии могло использовать санкционные меры в случае недостаточного соблюдения или отсутствия соблюдения этих Стандартов авиакомпаниями, вплоть до невыдачи разрешений на полеты или даже их запрета.

25. Ассамблее предлагается продвигать полное внедрение Стандартов PNRGOV, чтобы иметь инструмент точного и оперативного анализа с учетом повышения риска и создания угрозы авиационной безопасности в связи с ростом объема воздушного движения; и просить заинтересованные организации пересмотреть стандарты на сообщения PNRGOV (с привлечением Рабочей группы по PNRGOV) с целью сделать их более доступными в разных системах, в том числе в открытой среде.

26. Делегат Южной Африки в документе WP/191 представил инициативу его государства о включении сведений о родителях в паспорта детей в целях решения проблемы торговли детьми. Подчеркнув, что эта инициатива направлена на продолжение деятельности по упрощению формальностей в отношении пассажиров и одновременно на обеспечение безопасности наиболее уязвимых членов общества, он указал, что ее введение в Южной Африке дало государству основу для тщательного отслеживания соответствующих успехов и создало

возможности для разработки мер по активизации процесса упрощения формальностей для пассажиров в пунктах въезда. Ассамблее предлагается принять к сведению инициативу Южной Африки и согласиться включить вопрос о внесении сведений о родителях в паспорта детей в план действий ИКАО и передать этот вопрос Группе экспертов по упрощению формальностей (FALP) для рассмотрения.

Обсуждение

27. Выразив полную поддержку деятельности ИКАО по продвижению ДОК и программы работы ДОК ИКАО, представленной в документе WP/19, делегат Японии заявил, что как можно больше государств должны участвовать в ДОК. Он также одобрил приоритеты и ожидаемые результаты на следующий трехлетний период (2017–2019 гг.) для стратегии ИКАО в области TRIP и программы FAL, предложенные, соответственно, в документах WP/40 и WP/42. Ссылаясь на изменения в *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей*, предложенные в документе WP/41, делегат Японии высказался в поддержку обмена информацией с помощью систем API и PNR, что будет способствовать дальнейшему укреплению авиационной безопасности. Он одобрил включение в Сводное заявление нового добавления D о системах обмена данными о пассажирах.

28. Также поддержав предлагаемые приоритеты для стратегии ИКАО в области TRIP и ожидаемые результаты на следующий трехлетний период (2017–2019 гг.) (WP/40), делегат Австрии выразила признательность за деятельность, осуществленную ИКАО за последние несколько лет, включая, в частности, организацию практикумов и семинаров, издание журнала *MRTD Report* и создание веб-платформы TRIP для обмена информацией и практикой идентификации пассажиров, если отметить только ключевые области ее деятельности. Высказавшись в поддержку предлагаемой программы работы ДОК ИКАО (WP/19), она напомнила, что Австрия присоединилась к ДОК 31 декабря 2010 года, став 25-м государством – участником ДОК (см. добавление В). Подчеркнув, что ДОК является исключительно полезным инструментом валидации и аутентификации электронных паспортов, что повысило уровень доверия к содержащимся в них биометрическим данным, делегат Австрии рекомендовала их как дополнительное средство повышения уровня надежности пограничного контроля. Она подчеркнула, что стратегия ИКАО в области TRIP и ДОК исключительно важна для обеспечения безопасности гражданской авиации.

29. Делегат Франции также высказался в поддержку предлагаемых приоритетов и ожидаемых результатов для стратегии ИКАО в области TRIP (WP/40), а также предлагаемой программы работы ДОК ИКАО (WP/19) и рекомендаций Совета призвать все государства – члены ИКАО присоединиться к системе ДОК ИКАО и активно использовать ее для валидации и аутентификации электронных паспортов. Поддержав изменения в *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей* (WP/41), он заявил, что будет полезно усилить аспект, связанный с подтверждением надежности электронных паспортов, в частности, касающийся считывания электронных подписей и подтверждения их достоверности. Делегат Франции предложил внести следующие два изменения в добавление В (*Деятельность на национальном и международном уровнях по обеспечению защищенности и целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля*): разделить существующий п. 6 преамбулы на два пункта, чтобы он имел следующий вид (новый текст выделен серым цветом):

"*принимая во внимание, что достоверность и действительность машиносчитываемых проездных документов (МСПД) зависит от удобочитаемости и защищенности этих документов, которые обеспечивают элементы их физической защиты и гарантируют элементы их электронной защиты*";

"принимая во внимание, что ограничение количества видов гражданского состояния зависит от документации, используемой для установления личности, подтверждения гражданства или национальной принадлежности, и оценки правомочий подателя заявления о выдаче паспорта (т. е. документы, удостоверяющие личность);"

и включить следующий новый пункт 4 постановляющей части в добавление В:

"настоятельно призывает государства-члены активизировать свои усилия по созданию и внедрению надежной системы проверки целостности электронных паспортов, в частности посредством считывания их электронных подписей и проверки их достоверности;".

30. Поздравив Южную Африку с выдвижением инициативы в целях решения проблемы торговли детьми путем включения сведений о родителях в паспорта детей (WP/191), делегат Португалии подчеркнул, что торговля людьми является международной проблемой, заслуживающей особого внимания, в том числе в секторе воздушного транспорта. Подтвердив целесообразность этой инициативы и отметив, что она включает участие и других сторон, ответственных за проездные документы, он рекомендует Южной Африке представить эту инициативу Технической консультативной группе ИКАО по программе идентификации пассажиров (TAG/TRIP) для содействия разработке надлежащей технической и эксплуатационной основы, до рассмотрения этой инициативы Группой экспертов по упрощению формальностей (FALP).

31. Поддержав мнение, выраженное Бразилией в документе WP/326, о важности измерения качества обслуживания в здании аэровокзала, делегат Португалии подчеркнул, что меры, представленные в этом документе, хорошо отражают целесообразность обмена передовой практикой и содействия международному согласованию SARPS, касающихся упрощения формальностей. Он рекомендует Бразилии представить свои предложения FALP с целью разработки положений, которые могли бы быть включены в Руководство по упрощению формальностей ИКАО (Doc 9957).

32. Отметив, что его государство является активным членом ДОК ИКАО, делегат Новой Зеландии подчеркнул, что Новая Зеландия решительно поддерживает предлагаемую программу работы ДОК, представленную в документе WP/19, в особенности предоставление базового списка ИКАО посредством ДОК для дальнейшей поддержки глобальной интероперабельности валидации электронных паспортов. Указав, что Новая Зеландия поддерживает документ WP/40 по стратегии TRIP ИКАО за исключением п. 2.5, он подчеркнул, что Новая Зеландия вряд ли поддержит Стандарт по электронным паспортам, поскольку внедрение электронных паспортов и необходимой инфраструктуры открытых ключей обходится очень дорого, и Новая Зеландия не считает, что они будут иметь какую-либо ценность для государств, которые выдают всего несколько тысяч паспортов в год или не имеют возможности обеспечить надежность процесса их выдачи.

33. Делегат Новой Зеландии далее указал, что его государство не поддерживает документ WP/191, потому что считает, что инициатива Южной Африки по включению сведений о родителях в паспорта детей в целях решения проблемы торговли детьми создаст существенные сложности и увеличит расходы государств в связи с процессом выдачи паспортов и потенциально может означать, что дети не смогут путешествовать без родителей. Тем не менее Новая Зеландия признает, что этот вопрос все же стоит перед некоторыми государствами, и поэтому не имеет серьезных возражений против того, чтобы инициатива Южной Африки была направлена на

рассмотрение FALP. Однако делегат Новой Зеландии подчеркнул, что его государство вряд ли поддержит предложение оформить включение сведений о родителях в паспорта детей в качестве Рекомендуемой практики или Стандарта ИКАО.

34. Поддержав замечания, сделанные делегатом Австрии относительно документа WP/40, делегат Бельгии поблагодарила ИКАО за деятельность по активизации стратегии TRIP. Подчеркнув значение и возможности TRIP, она приветствовала различные мероприятия в этой области, помощь, предложенную для поддержки этой программы, и увеличение числа государств, присоединяющихся к программам API и PNR. В отношении Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) ИКАО делегат Бельгии не поддерживает никакой дополнительной рабочей нагрузки из-за нехватки ресурсов, которую испытывают все государства.

35. Выразив признательность ИКАО за деятельность в области упрощения формальностей и стратегии TRIP, делегат Аргентины высказался в поддержку документов WP/19, WP/40, WP/41 и WP/42, представленных Советом. Кроме того, он решительно одобрил документ WP/203 Revised, представленный Индонезией.

36. Делегат Российской Федерации также поддержал четыре указанных рабочих документа Совета, направленных, в частности, на активизацию внедрения положений циркуляра 309 ИКАО *"Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)"*. Он заявил, что идентификация пассажиров, в особенности электронный обмен данными о пассажирах, представленный в новом добавлении D к обновленному *Сводному заявлению о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей (WP/41)* играет важнейшую роль в обеспечении безопасности авиаперевозок. Делегат Российской Федерации одобрил инициативу Южной Африки (WP/191), поскольку она способствует устранению недостатков в обеспечении безопасности пассажиров.

37. Делегат Канады высказалась в поддержку документов WP/41, WP/42 и WP/19. В отношении документа WP/40 она указала, что, хотя ее государство одобрило предлагаемые приоритеты для стратегии ИКАО в области TRIP на следующий трехлетний период (2017–2019 гг.), оно предлагает, чтобы до разработки дорожной карты Секретариат получил дополнительные отзывы на письмо государствам ЕС 6/8-16/04 от 27 января 2016 года, содержащее вопросник о реализации стратегии ИКАО в области TRIP и оказании соответствующей помощи. Делегат Канады подчеркнула, что в свете целей инициативы NCLB ИКАО необходимо, чтобы мнения государств о развитии гражданской авиации и практике выдачи проездных документов были отражены в предполагаемой дорожной карте (см. добавление D).

38. Ссылаясь на документ WP/191, представленный Южной Африкой, делегат Канады указала, что ее государство поддерживает изучение вопроса о включении сведений о родителях в паспорта детей, чтобы определить, каким образом проездные документы могут быть использованы для решения проблемы торговли детьми. Однако она подчеркнула, что любые изменения в проездных документах могут повлиять на их интероперабельность и принятие другими государствами. Поэтому Канада присоединилась к Португалии и также рекомендовала направить этот вопрос TAG/TRIP и FALP для анализа, обсуждения и последующего рассмотрения государствами-членами.

39. В отношении документа WP/203 Revised, представленного Индонезией, Канада поддержала предложение относительно стандартов на сообщения PNRGOV и содействия их полной реализации государствами-членами. С точки зрения Агентства пограничных служб Канады (CBSA) эта инициатива способствует улучшению управления рисками. Напомнив, что

Канада внедрила стандарты на сообщения PNRGOV несколько лет назад, делегат Канады подчеркнула, что Канада будет предоставлять поддержку и инструктивный материал государствам-членам и эксплуатантам, стремящимся разработать и внедрить программу PNR и формат сообщений PNRGOV.

40. Поблагодарив ИКАО за все инициативы, предпринятые в важной области упрощения формальностей, делегат Сингапура в особенности приветствовал те из них, которые были описаны в документе WP/42, включая предлагаемые приоритеты для программы FAL в следующем трехлетнем периоде. Он также приветствовал инициативы Бразилии, связанные с качеством обслуживания в аэропортах (WP/326), и инициативы Индонезии по использованию систем API и PNR. Высказавшись в поддержку документа WP/19, делегат Сингапура призвал те государства, которые еще не присоединились к системе ДОК ИКАО, сделать это как можно скорее. Он подчеркнул тесную взаимосвязь между упрощением формальностей, с одной стороны, и безопасностью и преимуществами, которые оно обеспечило в интересах роста и развития глобальной системы гражданской авиации, с другой стороны.

41. Делегат Нигерии отметил, что, как член правления ДОК ИКАО, его государство одобряет программу работы Организации в области ДОК (WP/19) и призывает все государства-члены присоединиться к ДОК ИКАО и активно использовать ее для валидации и аутентификации электронных паспортов. Нигерия одобряет деятельность ИКАО в отношении стратегии в области TRIP и программы FAL, а также предлагаемые приоритеты и ожидаемые результаты стратегии на следующий трехлетний период (2017–2019 гг.), представленные, соответственно, в документах WP/40 и WP/42.

42. Разделяя беспокойство, выраженную Новой Зеландией и Канадой в отношении документа WP/191, делегат Австралии указал, что его государство признает, что торговля детьми является предметом особой обеспокоенности для Южной Африки, и выражает признательность за уже предпринятые ею действия с целью решения этой важной проблемы. Отметив этот факт, Австралия призвала к осторожности в отношении любых действий, которые могут привести к созданию стандарта на включение сведений о родителях в паспорта детей, поскольку это может привести к непредусмотренному бремени регулирования и непредвиденным последствиям, например, в случае, если существует законное основание для поездки детей без их биологических родителей. Ссылаясь на документ WP/326, Австралия поблагодарила Бразилию за передачу ее опыта по реализации Стандарта 6.6 Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и поддержала усилия по улучшению и мониторингу деятельности по упрощению формальностей и качества обслуживания в аэропортах. Тем не менее Австралия не считает необходимым, на данном этапе, дорабатывать существующий Стандарт 6.6.

43. Комментируя документ WP/42, делегат Соединенного Королевства указал, что его государство поддерживает новые SARPS по системам API, которые были согласованы на девятом совещании FALP (FALP/9) (Монреаль, 4–7 апреля 2016 года). Соединенное Королевство соглашается, что ИКАО должна упорядочить SARPS Приложения 9, чтобы упростить их и сделать более обусловленными потребностями практической деятельности, с акцентом на том, чтобы информация была полезной, адекватной и целенаправленной. Его государство также выступает за подготовку нового инструктивного материала по вопросу о несопровождаемых несовершеннолетних детях. Тем не менее Соединенное Королевство по-прежнему не убеждено в дополнительных преимуществах Глобального плана упрощения формальностей в авиации (GAFP).

44. Делегат Соединенного Королевства отметил, что его государство решительно поддерживает инициативы по решению проблемы торговли детьми и поблагодарил Южную Африку за представление документа WP/191 по этому важному вопросу. Однако он подчеркнул,

что Соединенное Королевство, так же как Канада, Португалия и Австралия, видит некоторые потенциальные проблемы, связанные с предложенным требованием о включении сведений о родителях в паспорта детей. Поскольку Соединенное Королевство в настоящее время не убеждено, что это будет эффективным подходом к проблеме, оно соглашается с тем, чтобы передать этот вопрос TAG/TRIP для дальнейшего изучения соответствующими экспертами.

45. Делегат Соединенного Королевства указал, что, хотя его государство решительно поддержало предлагаемые изменения в *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей* (WP/41), оно предлагает следующим образом изменить пункт 2 постановляющей части нового добавления D (*Системы обмена данными о пассажирах*), внося слова "добросовестную обработку и защиту" после слова "безопасность" (новый текст выделен серым цветом):

"*настоятельно призывает* государства-члены при использовании систем электронного обмена данными обеспечивать соответствие требований к данным о пассажирах международным стандартам, принятым в этих целях соответствующими учреждениями системы Организации Объединенных Наций, и обеспечивать безопасность, **добросовестную обработку и защиту** этих данных;".

Он подчеркнул, что предлагаемое изменение охватит все обязательства по обработке данных и приведет текст в соответствие с некоторыми другими международными требованиями в отношении сбора данных о пассажирах.

46. Делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что, хотя ее государство поддержало принятие пленарным заседанием Сводного заявления (WP/41), она предлагает следующим образом изменить пункт б) постановляющей части добавления С (*Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях*), внося слово "распространения" перед словами "инфекционных заболеваний" (новый текст выделен серым цветом):

"b) разработки взаимных договоренностей о **недопущении незаконной перевозки наркотиков, незаконной иммиграции, распространения** инфекционных заболеваний и других угроз для национальных интересов;".

В этой связи она подчеркнула, что, хотя Соединенные Штаты Америки приветствуют все большее осознание необходимости сотрудничества в отношении инфекционных заболеваний, они хотели бы прояснить в указанном тексте, что деятельность в духе сотрудничества может только помочь контролировать и сдерживать распространение этих болезней, но не может предотвратить их.

47. Ссылаясь на документ WP/42, делегат Соединенных Штатов Америки указала, что ее государство поддерживает предлагаемые приоритеты для программы FAL в следующем трехлетнем периоде, за исключением разработки GAFP [см. п. 3.3, категория В, приоритет 1, результат с)]. Она напомнила, что FALP/9 не достигла консенсуса в отношении необходимости разработки GAFP и создала рабочую группу для изучения необходимости такого глобального плана, принимая во внимание потребности и ресурсы государств-членов. Отметив, что Совет рассмотрит результаты FALP/9 в ходе 210-й сессии в начале 2017 года, делегат Соединенных Штатов Америки заявила, что было бы преждевременно включать разработку GAFP в качестве ожидаемого результата программы FAL в следующем трехлетнем периоде. Она подчеркнула, что лучше рассмотреть этот вопрос в течение следующего трехлетия и разработать этот план, если будет определена его необходимость и целесообразность.

48. В отношении документа WP/40 делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что ее государство одобряет предлагаемые приоритеты и ожидаемые результаты для стратегии TRIP на 2017–2019 годы. Соединенные Штаты Америки решительно поддерживают ИКАО в качестве руководителя деятельности по разработке стандартов для проездных документов, чтобы предотвратить использование поддельных паспортов и активизировать принятие МСПД и присоединение новых членов к ДОК ИКАО для валидации и аутентификации электронных паспортов. Хотя Соединенные Штаты Америки поддерживают Секретариат в том, что касается реализации стратегии TAG/TRIP ИКАО и будут поддерживать стратегические цели ИКАО в области МСПД и идентификации пассажиров, они не поддержат превращение стратегии TRIP по выдаче электронных паспортов в стандарт, поскольку во всем мире ширится практика перехода от подделки документов к подделке личных данных. Соединенные Штаты Америки считают, что акцент в программе должен быть сделан на управлении идентификацией и обеспечении того, чтобы все МСПД и электронные МСПД выдавались соответствующим лицам, и чтобы проездной документ соответствовал правилам ИКАО и был интероперабельным во всем мире. В этой связи делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнула, что необходимо не допускать выдачи электронного паспорта со всеми современными свойствами не имеющему на него права лицу.

49. Делегат Соединенных Штатов Америки указала, что, хотя ее государство приняло к сведению документ WP/326, представленный Бразилией, оно также отметило, что каждый концессионный договор отличается от других и вполне возможно уникален и что конкретные QSI, которые будут согласованы в договоре, будут зависеть от задействованной инфраструктуры. Конфигурации аэропортов различаются в зависимости от типов авиакомпаний, которые их используют, а также от потребностей и ожиданий пользователей. Поскольку ИАТА и Международный совет аэропортов (МСА) проделали большую работу в этой области, включая проведение региональных конференций МСА, Соединенные Штаты Америки не видят необходимости в инструкторном материале ИКАО.

50. Ссылаясь на документ WP/191, представленный Южной Африкой, делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что ее государство поддерживает усилия по противодействию торговле детьми и согласно с тем, что FALP должна рассмотреть дополнительные меры на своем следующем совещании. Тем не менее Соединенные Штаты Америки предостерегают от поспешных суждений и от того, чтобы сделать положение о включении сведений о родителях в паспорта детей стандартом, поскольку в настоящее время подтвердить паспорт несовершеннолетнего с именем его опекуна может выдавший его орган. Ее государство считает, что важнейшим условием должна быть идентификация любого заявителя до выдачи проездного документа, что является неотъемлемой частью TRIP ИКАО.

51. В заключение делегат Соединенных Штатов Америки привлекла внимание к информационному документу WP/410 (*Compliance with Annex 9, Chapter 5, Standards 5.26 through 5.29 – только на английском языке*), представленному ее государством в рамках пункта 31 повестки дня: Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом, в котором содержится призыв соблюдать обязательства государств в отношении лиц без права на въезд и депортируемых лиц, в особенности обязательств, представленных в Стандартах 5.26 и 5.27 Приложения 9, о беспрепятственной выдаче необходимых проездных документов гражданам, в отношении которых есть предписание о перемещении из других государств.

52. Делегат Буркина-Фасо одобрил меры, предлагаемые Советом в его четырех рабочих документах (WP/19, WP/40, WP/41 и WP/42). Выразив признательность Южной Африке за представление документа WP/191 о включении сведений о родителях в паспорта детей для решения проблемы торговли детьми, он подчеркнул необходимость принять во внимание

замечания, сделанные делегатами Португалии и Канады, а также другими делегатами с целью способствовать реализации этого серьезного предложения.

53. Делегат Южной Африки высказался в поддержку всех документов, представленных в рамках пункта 19 повестки дня. В отношении документа WP/191, представленного его государством, он соглашается с мнениями, высказанными большинством выступивших делегатов, что включение сведений о родителях в паспорта детей должны обсудить технические эксперты TAG/TRIP и FALP. Делегат Южной Африки подчеркнул, что, хотя в настоящий момент его государство не предлагает разработку соответствующего стандарта, оно желает, чтобы возможность такого стандарта была рассмотрена.

54. Делегат Швейцарии решительно поддержал выступления предыдущих ораторов, в особенности делегатов Бельгии, Австрии и Франции, и одобрил предложенные Францией поправки к п. 6 преамбулы и пункту 4 постановляющей части добавления В к предлагаемому обновленному Сводному заявлению (WP/41). Он также высказался в поддержку действий, предлагаемых Бразилией в документе WP/326.

55. Выразив признательность ИКАО за ее инициативы в области упрощения формальностей, делегат Судана высказался в поддержку четырех рабочих документов, представленных Советом. Он также одобрил меры, предлагаемые в документах WP/326 и WP/191.

56. Напомнив о предыдущем выступлении (см. п. 41 выше), делегат Нигерии указал, что он поддерживает инициативу Южной Африки о включении сведений о родителях в паспорта детей (WP/191), а также все рекомендации по этому вопросу. Он заявил, что Южная Африка на верном пути.

57. Комментируя документ WP/203 Revised, наблюдатель от ИАТА поблагодарила Индонезию за то, что в нем подчеркнута значимость API и PNR для борьбы с терроризмом и международной преступностью и необходимость привести требования государств к PNR в соответствие с существующими глобальными стандартами и передовой практикой. Она выразила полную поддержку ИАТА заключительной части этого документа, в которой содержится призыв ко всем государствам, запрашивающим данные PNR, привести свои национальные программы в соответствие с международно согласованными стандартами PNRGOV. Наблюдатель от ИАТА разъяснила, что PNRGOV является всего лишь структурой сообщений, основанной на правилах EDIFACT, которые используются для передачи данных, содержащихся в системах авиакомпаний, и что она не предназначена для того, чтобы изменять методы кодирования или использования авиакомпаниями данных о пассажирах в их системах бронирования мест. PNRGOV является всего лишь способом структурировать сообщения и отправлять их государствам. Она также подчеркнула, что стандарты PNRGOV являются полностью открытым источником, доступным всем государствам, которые хотят реализовать требования PNR в отношении данных. Наблюдатель от ИАТА далее отметила, что поддержание и контролирование стандартов PNRGOV является обязанностью ВТамО и что ИАТА и ИКАО вносят вклад в соответствующую работу ВТамО как часть ее Контактного комитета по API и PNR. Она подчеркнула, что любые предлагаемые изменения в стандартах PNRGOV должны представляться этому форуму ВТамО.

58. Поддержав замечания, сделанные делегатами Австралии, Канады и Соединенного Королевства в отношении документа WP/191, представленного Южной Африкой, наблюдатель от ИАТА согласилась, что вопрос о включении сведений о родителях в паспорта детей должен быть передан TAG/TRIP и FALP для дальнейшего рассмотрения.

59. Напомнив о своем опыте в связи с последствиями трагедий рейсов МН370 и МН17 авиакомпании "Малазийские авиалинии", которые произошли, соответственно, 8 марта и 17 июля 2014 года, председатель Исполнительного комитета подчеркнул проблемы, возникшие в связи с идентификацией жертв из-за расхождений в именах и/или гражданстве, указанных в пассажирских ведомостях этих рейсов. Подчеркнув, что имена и данные о гражданстве пассажиров могли различаться, особенно если они имели двойное гражданство, он выразил надежду, что ИКАО рассмотрит этот вопрос с намерением ввести стандартизацию, чтобы в будущем избежать случаев ошибочной идентификации.

60. Кратко подводя итоги обсуждений в Комитете, DD/ASF отметил, что меры, предлагаемые во всех рабочих документах, представленных в рамках этого пункта повестки дня, пользуются широкой поддержкой с некоторыми небольшими оговорками. В отношении четырех рабочих документов, представленных Советом, он отметил, что Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию: одобрить программу работы ИКАО по ДОК, представленную в документе WP/19, и призывает все государства-члены присоединиться к ДОК и активно использовать эту систему для валидации и аутентификации электронных паспортов; одобрить предлагаемые приоритеты и ожидаемые результаты на 2017–2019 годы для стратегии ИКАО в области TRIP и программы FAL, изложенные, соответственно, в документах WP/40 и WP/42; и принять предлагаемые изменения в *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей* (WP/41), с учетом поправок, предложенных делегатами Франции, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки (см. пп. 29, 45 и 46 выше).

61. В отношении документа WP/191 Комитет отметил инициативу Южной Африки по решению проблемы торговли детьми путем включения сведений о родителях в паспорта детей, а также мнение, выраженное некоторыми делегатами, что это может создать дополнительные сложности в процессах выдачи паспортов и таможенного контроля. Тем не менее Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию, чтобы этот вопрос был дополнительно изучен техническими экспертами ИКАО и представлен на рассмотрение TAG/TRIP и FALP.

62. В отношении документа WP/203 Revised, представленного Индонезией, Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию, чтобы Совет рассмотрел вопрос о стимулировании полномасштабного внедрения стандартов PNRGOV. Отметив, что за поддержание актуальности и управление PNRGOV несет ответственность ВТамО, которая в этой области осуществляет совместную деятельность с ИКАО и ИАТА, Комитет также согласился рекомендовать пленарному заседанию, чтобы при необходимости эти организации пересмотрели стандарты сообщений PNRGOV. Комитет также отметил, что PNRGOV является полностью открытым источником, доступным для всех государств.

63. Кроме того, в отношении документа WP/326, представленного Бразилией, Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию следующее: настоятельно призвать государства-члены принять к сведению актуальность вопроса о качестве обслуживания в международных аэропортах; и обратиться к Совету с просьбой поддержать проведение исследования этого вопроса в рамках технических форумов ИКАО, с учетом результатов работ, уже выполненных в этой области МСА и ИАТА.

Пункт 11 повестки дня: Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

64. Комитет рассмотрел и одобрил без изменений проект текста доклада по пункту 11 повестки дня, изложенный в документе WP/470, для представления пленарному заседанию.

Пункт 12 повестки дня. Предложение об изменении статьи 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Совета

Пункт 13 повестки дня. Предложение изменить статью 56 Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Аэронавигационной комиссии

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

65. Комитет затем рассмотрел и одобрил без изменений проект текста доклада по пунктам 12 и 13 повестки дня, изложенный в документе WP/471, для представления пленарному заседанию. Он также согласился рекомендовать пленарному заседанию принять следующие проекты резолюций: резолюция 12/1 "Поправка к статье 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации"; резолюция 12/2 "Ратификация протокола, изменяющего статью 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации"; резолюция 13/1 "Поправка к статье 56 Конвенции о международной гражданской авиации"; и резолюция 13/2 "Ратификация протокола, изменяющего статью 56 Конвенции о международной гражданской авиации".

Пункт 20 повестки дня. Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

Пункт 21 повестки дня. Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

66. Был рассмотрен документ WP/460, содержащий проект текста доклада по этим двум пунктам повестки дня.

67. Комитет согласился с предложением делегата Соединенных Штатов Америки изменить третье предложение п. 20.2.11 следующим образом (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

"Соединенные Штаты Америки рекомендуют государствам-членам продолжать разработку ~~более жесткого~~ уровня жесткости для стандарта на эмиссию нЛГЧ двигателей к совещанию САЕР/11 в феврале 2019 года и поддерживают включение эмиссии нЛГЧ авиационных двигателей в технический анализ САЕР и процесс определения целей".

68. Комитет также согласился с дальнейшим предложением делегата Соединенных Штатов Америки расширить п. 20.2.19, который будет включать в окончательном виде следующее новое предложение:

"Несколько государств подтвердили свои планы продолжать оказывать поддержку деятельности САЕР и призвали другие государства присоединиться к ним".

69. В отношении пункта 20.2.22 делегат Дании предложил, чтобы последнее предложение было расширено указанием, что Рекомендуемые практики ИКАО по связанным с шумом сборам должны быть переданы на рассмотрение САЕР в сотрудничестве с двумя группами экспертов ИКАО, которые занимаются принципами сборов, т.е. с Группой экспертов по экономике аэропортов (АЕР) и Группой экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP).

70. Не возражая против предлагаемого включения ссылки на АЕР и ANSEP, делегат Соединенных Штатов Америки предложила, чтобы участие указанных групп экспертов было на уровне консультаций, а не сотрудничества, поскольку основное внимание уделяется вопросу, связанному с воздействием авиационного шума.

71. Комитет соответственно согласился, чтобы последнее предложение пункта 20.2.22 было изменено следующим образом (новый текст выделен серым цветом):

"Комитет рекомендовал, чтобы предложение о пересмотре Рекомендуемой практики ИКАО по связанным с шумом сборам было передано на рассмотрение в САЕР с привлечением Группы экспертов по экономике аэропортов (АЕР) и Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP) для консультаций".

72. Кроме того, Комитет согласился, чтобы, как было предложено, соответственно, делегатами Франции и Соединенных Штатов Америки, второе и третье предложения пункта 20.2.23 были изменены следующим образом (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

"Согласившись с этим, некоторые государства отметили пользу от введения определенных эксплуатационных ограничений в конкретных местных обстоятельствах и считают, что предлагаемый текст резолюции не препятствует государствам вводить эксплуатационные ограничения на основании сертификации воздушных судов по шуму. Было также отмечено, что ~~некоторые~~ при оценке ограничений по шуму необходимо выяснять, не перекладывают ли некоторые эксплуатационные ограничения проблемы шума на плечи других государств".

73. С учетом отмеченных выше изменений в пунктах 20.2.11, 20.2.19, 20.2.22 и 20.2.23, Комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пунктам повестки дня 20 и 21, содержащимся в документе WP/460. Он также согласился рекомендовать пленарному заседанию принять резолюцию 20/1 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"*.

Пункт 15 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества

74. Этот пункт повестки дня рассматривался на основе документов WP/47 (*Политика и деятельность в области технического сотрудничества в период 2013–2015 гг.*) и WP/45 [*Программа ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV)*], представленных Советом, и соответствующих других документов, представленных государствами и международными организациями.

75. Генеральный секретарь представила документ WP/47, в котором содержится обновленная информация о реализации политики и стратегии ИКАО в области технической помощи и технического сотрудничества и оперативные и финансовые результаты Программы технического сотрудничества в период 2013–2015 гг. Она отметила, что в интересах упорядочения и укрепления программ технической помощи ИКАО, Организация оказывает, с одной стороны, техническую помощь за счет ресурсов из бюджета Регулярной программы и взносов в добровольные фонды ИКАО. С другой стороны, Программа технического сотрудничества оказывает поддержку государствам и другим организациям в разработке и реализации их проектов в области гражданской авиации, финансируемых их правительствами или донорами на основе возмещения расходов. Генеральный секретарь подчеркнула, что Программа технического сотрудничества, которая реализуется с 1951 года с помощью Управления технического сотрудничества (ТСВ) ИКАО, продолжает вызывать интерес государств, доноров и частных организаций.

76. Генеральный секретарь подчеркнула, что за эти три года ТСВ выполняло в среднем по 110 проектов гражданской авиации в год в 150 государствах во всех регионах; привлекло около 3000 международных и национальных экспертов для работы в проектах на местах; и организовало подготовку в области целого ряда дисциплин, связанных с гражданской авиацией, для более 17 000 сотрудников гражданской авиации во всем мире. В рамках программы было освоено в целом 389,7 млн долл. США. Подробная информация о финансовых и оперативных результатах Программы предоставлена в добавлении А к документу WP/47.

77. Отметив консолидацию системы управления качеством ТСВ за этот период, Генеральный секретарь подчеркнула, что по состоянию на октябрь 2014 года сертификацию на соответствие стандарту 9001:2008 ИСО получили все секции ТСВ.

78. Генеральный секретарь далее подчеркнула, что финансовые результаты деятельности за 2015 год и первые шесть месяцев 2016 года позволяют дать позитивный прогноз на предстоящий трехлетний период. Касаясь результатов практической реализации, она указала, что, учитывая интенсивное внедрение технических достижений в гражданской авиации, Программа технического сотрудничества продолжит играть важную роль в оказании поддержки государствам – членам ИКАО.

79. Комитету предлагается рассмотреть и рекомендовать пленарному заседанию одобрить меры, предлагаемые в краткой справке документа WP/47, и рассмотреть обновленную резолюцию А36-17 Ассамблеи, представленную в добавлении В к этому документу, и рекомендовать ее для принятия пленарному заседанию.

80. Генеральный секретарь представила документ WP/45 о Программе ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV), которая была одобрена Советом в рамках инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). Отметив, что целью IPAV является помощь государствам – членам ИКАО в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок, проводимых ИКАО, и реагировании на чрезвычайные ситуации, а также для содействия самодостаточности и росту, она указала, что с помощью этой Программы ИКАО предоставляет заинтересованным государствам квалифицированных и опытных авиационных специалистов, которые желают оказать краткосрочную помощь в качестве волонтеров в своей сфере деятельности в тесном сотрудничестве с государственными служащими. Генеральный секретарь подчеркнула, что участие в IPAV открыто для всех отраслевых авиационных специалистов, государств и частного сектора, а также для пенсионеров ИКАО, при условии проверки ИКАО их документов, подтверждающих квалификацию, и что ТСВ ведет реестр

квалифицированных авиационных волонтеров, специалистов во всех дисциплинах, связанных с гражданской авиацией.

81. Отметив, что по просьбе Совета был организован добровольный фонд IPAV для сбора взносов в поддержку администрирования этой Программы, Генеральный секретарь воспользовалась случаем призвать государства – члены ИКАО, финансовые учреждения, представителей авиационной отрасли и другие заинтересованные стороны принять участие в IPAV путем предоставления на устойчивой основе финансовых и людских ресурсов. Она подчеркнула, что Секретариат уверен, что внедрение IPAV принесет положительные результаты государствам – получателям помощи в рамках Программы и гражданской авиации во всем мире за минимальную цену или бесплатно.

82. Комитету предлагается рассмотреть и рекомендовать пленарному заседанию для принятия новый проект резолюции по IPAV, предложенный в документе WP/45.

83. Делегат Доминиканской Республики представил документ WP/383 (*Совершенствование процессов, заключение контрактов и осуществление закупок при технической помощи со стороны Управления технического сотрудничества*). Он отметил, что, как указано в документе WP/47, представленном Советом, государства столкнулись с существенными проблемами в области подготовки следующего поколения авиационных специалистов и создания экономической и технологической основы, необходимой для достижения стратегических целей ИКАО. Следовательно Программа технического сотрудничества ИКАО играет важную роль, оказывая помощь государствам в решении этих проблем и в поддержке инициативы Организации "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB).

84. В документе WP/383 отмечено, что успешность закупок, совершаемых государствами при поддержке ТСВ ИКАО, является совместной ответственностью. Поэтому необходимо иметь в виду, что нанесение ущерба интересам государств повлечет за собой непоправимый ущерб социальной репутации и авторитету ИКАО, которые необходимо всемерно защищать. В документе сделан вывод, что важнейшим элементом является гарантия, представленная солидарной ответственностью в рамках Программы технического сотрудничества в отношении государств, которые являются соискателями и/или получателями помощи или донорами; и что репутация Программы не должна страдать из-за неисполнения договорных обязательств третьими сторонами, особенно учитывая, что государства полагаются на поддержку со стороны Организации, чтобы совершенствовать свои авиационные системы и достигать соответствия действующим Стандартам ИКАО и/или поддерживать его. Программа технического сотрудничества получила сертификацию 9001:2008 ИСО, что предполагает решение ряда проблем, причем первой является постоянное совершенствование, а второй удовлетворенность потребителей. В документе подчеркнуто, что ни при каких обстоятельствах не должен быть нанесен ущерб интересам потребителей.

85. Ассамблее предлагается: а) просить, чтобы подрядчиков, не выполняющих свои договорные обязательства и/или являющихся участниками судебных разбирательств, наносящих ущерб государствам, изымали из перечня подрядчиков ИКАО и не допускали к активному участию в деятельности, спонсируемой ИКАО; б) просить, чтобы данные о подрядчиках, не выполняющих свои договорные обязательства и/или участвующих в судебных разбирательствах, наносящих ущерб государствам, обнародовались; и с) согласовать любые другие действия, которые она считает уместными.

86. Делегат Индонезии представил документ WP/244 Revised (*Ценность сотрудничества и содействие развитию инструментов финансирования в целях охраны*

окружающей среды), в которой подчеркнута роль международного сотрудничества в реализации плана действий индонезийского государства по сокращению эмиссии парниковых газов (ПГ) в авиации, направленного на создание успешной модели сотрудничества, которая могла бы быть приемлемой для других государств-членов. В документе также подчеркнута необходимость облегчить получение финансовой поддержки для внедрения экологических программ в развивающихся странах, включая реализацию технического сотрудничества, которое потребует для эффективного внедрения глобальной системы рыночных мер ИКАО после ее согласования Ассамблеей. В документе подчеркнуто, что такое техническое сотрудничество должно быть поддержано взносами государств-членов и заинтересованных сторон в Фонд охраны окружающей среды ИКАО и реализовано путем сотрудничества и координации деятельности между Отделом окружающей среды (ENV) и Управлением технического сотрудничества (ТСВ) ИКАО.

87. Ассамблее предлагается: а) принять к сведению успешное сотрудничество Индонезии с ИКАО, другими государствами и заинтересованными сторонами при реализации мер по охране окружающей среды в гражданской авиации; б) в целях оказания поддержки государствам, располагающим меньшими ресурсами в реализации программ охраны окружающей среды в авиации, рекомендовать государствам-членам, заинтересованным сторонам, международным организациям, а также другим учреждениям ООН предоставлять финансирование и ресурсы через существующий фонд охраны окружающей среды ИКАО; и с) ввести в ИКАО внутренние положения для тесной координации между ENV ИКАО и ТСВ ИКАО для разработки программы технического сотрудничества в области охраны окружающей среды.

88. Делегат Перу представил документ WP/292 (*Региональные проекты в области технического сотрудничества в Южноамериканском регионе*) при поддержке Аргентины, Боливии (Многонациональное государство), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианская Республика), Гайаны, Колумбии, Панамы, Парагвая, Суринама, Уругвая, Чили и Эквадора. В нем приведена подробная информация о следующих трех проектах регионального технического сотрудничества, осуществляемых при поддержке Южноамериканского (SAM) регионального бюро ИКАО (Лима) в целях повышения безопасности полетов в южноамериканских государствах и их эффективной реализации в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП): **Проект RLA/99/901** "Региональная система сотрудничества в области контроля за обеспечением безопасности полетов (SRVSOP)"; **Проект RLA/03/901** "Управление цифровой сетью (REDDIG) в Южноамериканском регионе и административное управление спутниковым сегментом в регионе Южной Америки"; и **Проект RLA/06/901** "Содействие в реализации региональной системы организации воздушного движения (OpВД) согласно оперативной концепции OpВД и внедрении технических средств связи, навигации и наблюдения (CNS)". Было подчеркнуто, что все процедуры навигации, основанной на характеристиках (PBN), внедренные в рамках третьего проекта (RLA/06/901), привели к снижению эмиссии CO₂. В документе сделан вывод, что три региональных проекта привели к значительному улучшению показателей эффективной реализации УППКБП южноамериканскими государствами, что, в свою очередь, привело к увеличению показателя эффективной реализации Южноамериканского региона до 71,75 %, что является прорывом в области безопасности полетов на региональном уровне. Ассамблее предлагается информировать государства-члены о преимуществах сотрудничества для достижения общих целей путем реализации региональных проектов в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО.

89. Было принято к сведению, что следующие два информационных документа были также представлены на рассмотрение в рамках этого пункта повестки дня: документ WP/415 [*European support to the No Country Is Left Behind initiative (NCLB) – только на английском языке*], представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОлем, который будет обсуждаться в рамках пункта 14 повестки дня:

"Программа технической помощи"; и документ WP/141 [*Новые направления в реализации проекта ИКАО-МАК RER/01/901 (COSCAP-CIS) и основные итоги его деятельности за 15 лет*], представленный МАК.

Обсуждение

90. Ссылаясь на документ WP/383, делегат Республики Корея отметил, что поскольку его государство делает добровольные взносы в Фонд безопасности полетов ИКАО в поддержку глобального наращивания потенциала, оно призывает Организацию обеспечить, чтобы приоритетные потребности государств рассматривались с соблюдением принципов транспарентности и сотрудничества.

91. Делегат Португалии отметил, что документ WP/383, представленный Доминиканской Республикой, поднимает ряд важных вопросов относительно качества услуг, предоставляемых поставщиками, включенными в список поставщиков ИКАО, и ответственности Организации в этой области. С точки зрения принципов хорошего управления он согласился с необходимостью проверять деятельность поставщиков. Делегат Португалии далее согласился с тем, что необходимо повышение транспарентности и обмен информацией относительно их деятельности, поскольку ресурсы государств ограничены и их не следует тратить впустую. Он подчеркнул, что необходимо призвать государства-члены предоставлять обратную связь ИКАО о деятельности поставщиков, чтобы дать возможность всем заинтересованным сторонам принимать более обоснованные решения в отношении будущих закупок. Тем не менее делегат Португалии указал, что документ WP/383 также поднимает ряд правовых вопросов, которые, по его мнению, должны быть направлены Юридическому управлению ИКАО для дальнейшего анализа и предложения дальнейших действий.

92. Поддержав документ WP/244, представленный Индонезией, делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что его государство продолжает поддерживать успешное сотрудничество Индонезии с различными органами гражданской авиации и заинтересованными сторонами, включая Федеральное авиационное управление (ФАУ), и надеется на дальнейшее укрепление партнерских отношений с Генеральным директором гражданской авиации (DGCA) Индонезии в будущем. Он подчеркнул, что Соединенные Штаты Америки приложат все усилия для оказания технической помощи государствам – членам ИКАО, чтобы обеспечить наращивание ими потенциала для реализации всех аспектов глобальной системы РМ ИКАО, и будут консультироваться с государствами-членами, чтобы определить, какой вид поддержки будет наилучшим в каждой ситуации. Соединенные Штаты Америки не считают, что многосторонний фонд будет наилучшим средством оказания необходимой помощи; скорее, они придерживаются мнения, что лучше оказывать конкретную помощь с учетом выявленных потребностей на основе двусторонних обсуждений.

93. Отметив, что его государство также выражает обеспокоенность в связи с деятельностью некоторых поставщиков, делегат Российской Федерации указал, что Российская Федерация поддерживает документ WP/383, представленный Доминиканской Республикой. Он отметил, что Российская Федерация также поддерживает документ WP/244, представленный Индонезией, поскольку считает, что он соответствует российскому документу WP/387 [*Механизм чистого развития для международной гражданской авиации как альтернатива Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной гражданской авиации (CORSIA)*], который, в частности, содержит предложение создать механизм мобилизации ресурсов для международной авиации. Документ WP/387 обсуждался ранее Комитетом в рамках пункта 22 повестки дня "Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения".

94. Ссылаясь на документ WP/383 и замечания к нему, директор ТСВ (D/ТСВ) подчеркнул, что во исполнение рекомендации Объединенной инспекционной группы (ОИГ) в обзоре, озаглавленном "*Реформирование системы закупок в системе Организации Объединенных Наций*" (см. JIU/NOTE/2011/1, рекомендация 12), ИКАО, в рамках общих усилий по обеспечению профессиональной добросовестности закупочной деятельности, уже разрабатывает политику санкций в отношении поставщиков, которая будет представлена на рассмотрение и утверждение Совета в ходе следующей (210-й) сессии в феврале-марте 2017 года. Предлагаемая политика основана на Рамочной модели политики в вопросах определения санкций в отношении поставщиков, разработанной Комитетом высокого уровня по вопросам управления закупочной сетью (HLCM-PN) Организации Объединенных Наций, членом которого является ИКАО. Она является административной, а не правовой, и обеспечит рамки, в которых ИКАО будет рассматривать обвинения в запрещенной деятельности и принимать решения относительно неправомерности поставщиков в результате их участия в таких определенных в Политике видах деятельности как мошенничество, ценовой сговор, принуждение, неэтичное поведение или обструкция.

95. Председатель Исполнительного комитета отметил различные примеры технического сотрудничества, имеющие место в мире.

96. Представив краткое изложение обсуждения в Исполнительном комитете, D/ТСВ указал, что он отметил информацию в документах WP/47 и WP/45, представленных Советом по поводу, соответственно, деятельности Программы технического сотрудничества в текущем трехлетнем периоде, а также создания и продвижения IPAУ, и согласился рекомендовать пленарному заседанию принять соответствующие проекты резолюций, содержащиеся в указанных документах.

97. В отношении документа WP/383, представленного Доминиканской Республикой, была высказана поддержка усилению надзора ИКАО над ее службой закупок путем повышения транспарентности и обмена информацией относительно деятельности поставщиков. В частности, было рекомендовано запросить у государств информацию о поставщиках и качестве предоставляемых услуг в соответствии с обязательствами ИКАО в части качества обслуживания потребителей и ее совместной ответственности за проекты, реализуемые с помощью ее Управления технического сотрудничества. Юридическому управлению было рекомендовано изучить правовые вопросы, вытекающие из предложения Доминиканской Республики, содержащегося в документе WP/383. Комитет принял к сведению, что ИКАО уже разрабатывает политику в области санкций в отношении поставщиков, которая будет представлена на рассмотрение и утверждение Совета в ходе следующей (210-й) сессии в феврале-марте 2017 года.

98. В отношении документа WP/244 Revised, представленного Индонезией, Комитет согласился с тем, что необходимо облегчить получение финансовой поддержки для внедрения природоохранных программ в развивающихся странах, включая эффективное внедрение глобальной системы рыночных мер ИКАО. Признавая роль международного сотрудничества в мобилизации ресурсов и в предоставлении возможной двусторонней помощи, Комитет также отметил возможности, предлагаемые существующими механизмами помощи и добровольными фондами ИКАО.

99. Ссылаясь на документ WP/292, представленный Перу при поддержке южноамериканских государств, Комитет признал важность регионального сотрудничества для укрепления систем гражданской авиации, соответствующей инфраструктуры и кадровых ресурсов в соответствии с региональными аэронавигационными планами и с помощью обмена опытом, согласования регулирования и деятельности по наращиванию потенциала, в особенности учитывая

ощутимые достижения южноамериканских государств, которые привели к существенному улучшению показателей эффективной реализации УППКБП в регионе.

100. По результатам обсуждения Комитет предложил Ассамблее: а) призвать государства-члены, финансовые учреждения, авиационную отрасль и другие заинтересованные стороны принять участие в IPAV путем предоставления на устойчивой основе финансовых и кадровых ресурсов; б) поручить Генеральному секретарю направить правовые вопросы, возникшие в связи с предложением, выдвинутым Доминиканской Республикой в документе WP/383, на рассмотрение Юридическому управлению ИКАО; с) поручить Генеральному секретарю изучить возможность создания программы технического сотрудничества в области охраны окружающей среды ИКАО, учитывая существующие и новые партнерские отношения для мобилизации ресурсов; и d) призвать государства – члены ИКАО сотрудничать в интересах достижения общих целей путем реализации региональных и субрегиональных проектов технического сотрудничества.

Пункт 28 повестки дня: Инициатива "*Ни одна страна не остается без внимания*"

101. Исполнительный комитет начал рассмотрение этого пункта повестки дня, изложенного в документах WP/23 [*Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)*] и WP/24 (*Стратегия уменьшения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации*), представленных Советом, и в соответствующих других документах, представленных государствами и международными организациями.

102. Генеральный секретарь представила документ WP/23, в котором содержится доклад об инициативе ИКАО "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NLCB) и проект резолюции по поддержке этой инициативы, которая была запущена в ознаменование 70-летия ИКАО в декабре 2014 года. В докладе изложены цели NCLB и средства их достижения. Также было отмечено, что с помощью инициативы NCLB ИКАО осуществляет меры по повышению глобальной осведомленности о важности эффективной реализации SARPS, стратегий, глобальных планов и программ Организации, которые обеспечивают безопасную, защищенную, эффективную, экономически обоснованную и экологически здоровую систему воздушного транспорта. В докладе также подчеркнуто, что инициатива NCLB реализуется для всех государств, причем особое внимание уделяется государствам с приоритетными потребностями в рамках всех стратегических целей ИКАО, и способствует улучшению обеспечения государствам помощи в реализации планов и программ. Далее в докладе указано, что инициатива NCLB подчеркнула важность авиации для социально-экономического развития государств и является предпосылкой эффективной и устойчивой реализации государствами обязательств в соответствии с Чикагской конвенцией по поддержке роста и развития гражданской авиации.

103. В докладе отмечено, что инициатива NCLB отражает мандат ИКАО, включая информирование государств о преимуществах авиации, содействие и координацию деятельности по наращиванию потенциала и внедрению улучшений и обеспечение роста и развития авиации. С помощью инициативы NCLB ИКАО играет более активную роль в сфере координации деятельности. Инициатива NCLB также помогает проявлять политическую волю для содействия внедрению улучшений в авиации, увеличению доступности средств добровольных фондов и наращиванию требуемого потенциала. В докладе подчеркнуто, что поддержка, сотрудничество и помощь со стороны государств, международных организаций, авиационной отрасли и других заинтересованных сторон необходима для успеха указанной деятельности ИКАО и что укрепление партнерских отношений и объединение ресурсов государств, международных организаций, институтов развития и авиационной отрасли необходимы для сотрудничества и технической

помощи в совместной работе по эффективной реализации государствами планов и программ с устойчивыми результатами.

104. Комитету предлагается рекомендовать пленарному заседанию одобрить инициативу NCLB; призвать государства, международные организации, авиационную отрасль и доноров оказать поддержку этой инициативе; и принять новую резолюцию по этому вопросу, содержащуюся в документе WP/23.

105. Представив документ WP/348 Revision No. 1 (*Развитие людских ресурсов в контексте инициативы "Ни одна страна не остается без внимания": база данных о курсах подготовки персонала и Комитет по управлению ресурсами для подготовки персонала*), делегат Бразилии поздравил Секретариат ИКАО с выдающейся деятельностью в области совершенствования процесса развития людских ресурсов и отметил, что этот документ продиктован стремлением внести свой вклад в эту деятельность. В документе указано, что в добавлении D к резолюции A38-12 Ассамблеи определена одна из сфер деятельности ИКАО, а именно: помощь государствам-членам в получении и поддержании компетенций авиационным персоналом с помощью программы ИКАО по подготовке авиационного персонала. ИКАО считает деятельность по подготовке персонала стратегическим фактором, требующим создания скоординированной и эффективной системы организации подготовки персонала в авиационной области и других учебных мероприятий в целях содействия реализации государствами-членами стратегии развития людских ресурсов.

106. В документе отмечено, что в недавно выпущенном "Глобальном обзоре" (2016 год) ИКАО выделила основные стратегические приоритеты для государств-членов в области безопасности полетов, авиационной безопасности и наращивания потенциала людских ресурсов. Можно сделать вывод, что у всех государств существуют общие потребности в подготовке персонала. ИКАО находится в очень выгодном положении для того, чтобы определить эти потребности, а также те государства, которые разработали передовую практику и накопили передовой опыт. Основная идея предложения Бразилии очень проста: определить пробелы, потребности и ресурсы и решать эти задачи путем создания централизованной базы данных, которой должна заниматься специальная группа сотрудников в соответствии с характером этой задачи.

107. Ассамблее предлагается: а) рассмотреть возможность создания централизованной базы данных о существующих во всем мире курсах подготовки персонала, которая бы дополняла и совершенствовала сеть TRAINAIR PLUS и связанные с ней инициативы, такие как Справочник по авиационной подготовке и Каталог курсов подготовки специалистов глобальной авиации, в целях содействия региональному и глобальному сотрудничеству на уровне государств; и б) рассмотреть возможность учреждения в рамках инициативы NCLB комитета, в задачу которого входило бы определение ресурсов для подготовки персонала и потребностей в такой подготовке и управление ими в целях устранения пробелов в подготовке персонала на местном и региональном уровне, содействия планированию региональной координации подготовки персонала для рационализации использования ресурсов, а также в целях содействия распространению накопленных знаний и обмену ими. Делегат Бразилии отметил, что документ WP/348 Revision No. 1 был также представлен на рассмотрение в рамках пункта 23 повестки дня "Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала".

108. Делегат Вануату представил документ WP/218 Revision No. 1 (*Филиал регионального бюро в Тихоокеанском регионе*) от имени соавторов (Вануату, Кирибати, Новая Зеландия, Острова Кука, Папуа – Новая Гвинея, Самоа, Сингапур, Тонга и Фиджи). Их предложение о создании филиала регионального бюро в Тихоокеанском регионе основано на

следующих аргументах: Азиатско-Тихоокеанский регион (АРАС) ИКАО имеет самое большое воздушное пространство из всех регионов ИКАО с 38 государствами-членами и охватывает 50 районов полетной информации (FIR). Существуют Азиатско-Тихоокеанское бюро в Бангкоке (Таиланд) и его филиал в Пекине (Китай). Из-за отсутствия согласования Азиатско-Тихоокеанский регион отличается самым большим разнообразием среди всех регионов в отношении масштабов, потенциала, авиационной безопасности, безопасности полетов, соответствия требованиям и объема деятельности по обеспечению безопасности. Последние показатели продемонстрировали наличие серьезных расхождений между государствами Азиатско-Тихоокеанского региона: у 41 % азиатских государств и 84 % тихоокеанских государств они были ниже такого глобального среднего показателя эффективной реализации в рамках УППКБП ИКАО, составляющего 63 %. Средний показатель эффективной реализации у азиатских государств составляет 68 %, т. е. на 5% выше, чем глобальный средний показатель, тогда как у тихоокеанских государств средний показатель составляет 43 %, т. е. на 20 % ниже, чем глобальный средний показатель эффективной реализации.

109. Стало очевидно, что даже самая напряженная работа региональных рабочих групп и Региональных бюро ИКАО, включая двустороннюю и многостороннюю деятельность, не смогут эффективно решить проблемы в области соответствия требованиям безопасности полетов и авиационной безопасности, с которыми сталкиваются тихоокеанские государства. Поскольку они всегда испытывали нехватку ресурсов и имели ограниченный потенциал, они пришли к выводу, что ИКАО должна помочь Тихоокеанскому региону. Об этом также говорил Его Превосходительство Нико Ли Хан, министр строительства, транспорта и инфраструктуры Самоа, в своем выступлении на Ассамблее в ходе третьего пленарного заседания 28 сентября 2016 года (см. документ WP/442). В сотрудничестве с Программой инвестиций в авиацию в Тихоокеанском регионе (РАИР) Всемирного банка некоторые государства, такие как Тонга, Самоа и Вануату, смогут нарастить потенциал для содействия полетам на большие расстояния в Азию и Америку благодаря строительству новых аэропортов, терминалов и систем оборудования.

110. Также был поднят вопрос о механизме непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП, в уместности которого тихоокеанские государства сомневаются, поскольку их правовые системы менее развиты и нуждаются в дальнейшем совершенствовании. Указанные государства призвали ИКАО изменить свой подход к проверкам в их отношении и сосредоточиться в большей степени на реализации восьми критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, в которых выделены конкретные целевые области, нуждающиеся в оказании помощи. Тихоокеанские государства предлагают, чтобы при этом ИКАО опиралась на предложение о рассмотрении МНМ УППКБП после его внедрения, содержащееся в документе WP/213, представленном Австралией, Бангладеш, Вануату, Индией, Малайзией, Непалом, Новой Зеландией, Республикой Корея, Российской Федерацией, Сингапуром, Тонга, Чили и Японией, в рамках пункта 33 повестки дня: "Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ".

111. Тихоокеанские островные государства утверждают, что они не хотят остаться без внимания. Руководствуясь принципами инициативы NCLB ИКАО, они предлагают ИКАО создать филиал регионального бюро в Тихоокеанском регионе. Они хотят, чтобы ИКАО оценила проблемы, с которыми они столкнулись при внедрении SARPS Организации и которые свойственны только их субрегиону, и чтобы ИКАО знала, что эти проблемы являются более ощутимыми для тихоокеанских островных государств, поскольку их финансовые ресурсы и авиационный потенциал ограничены. Инициатива NCLB ИКАО является очень интересной и перспективной, и тихоокеанские островные государства хотят, чтобы ИКАО изучила преимущества создания филиала регионального бюро, поскольку они хотят пользоваться выгодами, связанными с прямыми партнерскими отношениями с ИКАО, ее участием и, возможно,

более инициативной ролью ИКАО. Они считают, что филиал регионального бюро для Тихоокеанского региона может содействовать этому, предоставляя информацию о четком пути и дорожной карте для будущего развития их авиационного сектора, в которых будет отражена инициатива NCLB ИКАО, аналогично тому, как камешек, брошенный в огромный океан, создает рябь на его поверхности.

112. Делегат Сальвадора представил документ WP/261 [*Целевая помощь государствам: стратегия "Ни одна страна не остается без внимания" в регионах Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (NAM/CAR)*], представленный Сальвадором при поддержке многих государств регионов NAM и CAR. В документе содержится информация о внедрении при содействии Бюро Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (NACC) стратегии NCLB в регионах Центральной Америки и Карибского бассейна с использованием целевой помощи, а также об ожиданиях и обязательствах каждого государства в этом регионе повысить эффективность внедрения SARPS ИКАО и достичь целей в области безопасности полетов, аэронавигации, охраны окружающей среды и авиационной безопасности. Ассамблее предлагается: а) принять к сведению представленную информацию об обязательствах государств и о концепции целевой помощи, предусмотренной в стратегии NACC NCLB, а также о ее эволюции в концепцию мультирегионального проекта оказания помощи в области гражданской авиации (МСААР); б) предложить государствам-членам оказывать дополнительную поддержку посредством откомандирования, краткосрочного прикомандирования специалистов и других аналогичных механизмов; и с) предложить финансовым учреждениям и отраслевым структурам отметить прогресс, достигнутый государствами NACC в различных областях, и устанавливать партнерские связи в целях дальнейшего улучшения положения и укрепления стабильности в государствах в сотрудничестве с ИКАО.

113. Выступая от имени соавторов документа WP/261, делегат Сальвадора поблагодарил регионального директора NACC (Мексика) ИКАО за проявленный интерес к обеспечению того, чтобы ни одна страна в регионе не осталась без внимания. В этой связи он подчеркнул, что во время последней проверки было отмечено, что показатели эффективной реализации УППКБП Сальвадора увеличились с 68 % до 87 %.

114. Делегат Соединенного Королевства внес на рассмотрение документ WP/105 (*Решение проблем в области наращивания потенциала*), представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем. В документе отмечено, что деятельность по наращиванию потенциала, организуемая ИКАО, отдельными государствами, региональными организациями или авиационной отраслью, играет важную роль в поддержке усилий государств для достижения эффективного и стабильного соблюдения SARPS ИКАО. Они таким образом содействовали реализации инициативы NCLB ИКАО, которая была решительно поддержана Европой. Таким образом, эффективное управление деятельностью по наращиванию потенциала является ключевым фактором обеспечения ощутимых результатов.

115. Ассамблее предлагается: а) напомнить государствам-членам об их обязательствах соблюдать SARPS ИКАО, а также о необходимости в их твердой политической приверженности обеспечению принятия стабильных мер, вытекающих из мероприятий по наращиванию потенциала; б) вновь подтвердить свою поддержку инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" и признать ее вклад в повышение эффективности деятельности авиации в целом на глобальном уровне; с) признать практические преимущества и взаимодополняемость деятельности по наращиванию потенциала, осуществляемой ИКАО, отдельными государствами, региональными организациями и отраслью; d) предложить ИКАО разработать и внедрить ориентированный на конкретные результаты подход при определении приоритетов в деятельности по наращиванию потенциала, в том числе использование ключевых показателей эффективности (КПЭ) в целях

измерения действенности, эффективности и устойчивости результатов мероприятий по наращиванию потенциала; и е) напомнить о важности обмена информацией для повышения эффективности и предложить ИКАО, государствам-членам, организациям и отрасли использовать существующие инструменты (например, реестр оказания помощи по поддержке внедрения и развития ИКАО) для обмена информацией о мероприятиях по наращиванию потенциала, в которых они выступали соответственно бенефициариями или организаторами, в целях достижения максимальной эффективности, исключения повтора аналогичных мероприятий, а также обеспечения надлежащей приоритизации государств и видов деятельности. Соавторы документа WP/105 предложили, чтобы проект резолюции по мобилизации ресурсов (WP/26) и проект резолюции по инициативе NCLB (WP/23) были изменены путем включения вышеуказанных элементов.

116. От имени 54 государств – членов АКГА, делегат Нигерии представил документ WP/299 [*Доклад о ходе работы по созданию фонда развития людских ресурсов (HRDF)*], содержащий доклад о прогрессе, достигнутом при создании добровольного фонда HRDF для сектора гражданской авиации в Африке. Он напомнил, что образование HRDF было инициировано африканскими государствами с помощью декларации министров на третьем совещании Конференции африканских министров, ответственных за обеспечение безопасности гражданской авиации, проходившей в Малабо (Экваториальная Гвинея) 7–11 апреля 2014 года. Согласно Декларации Малабо и в соответствии с резолюцией пленарного заседания АКГА о фонде HRDF, принятой на 24-й внеочередной пленарной сессии АКГА в Дакаре (Сенегал) 1–4 июля 2014 года, Секретариат АКГА направил просьбу ИКАО разработать, в тесном сотрудничестве с АКГА, условия и способы создания HRDF для Африки. В ответ на просьбу АКГА и в соответствии с политикой ИКАО о создании добровольных фондов и управлении ими, Совет одобрил создание добровольного фонда HRDF 19 сентября 2014 года, чтобы помочь в предоставлении возможностей по наращиванию потенциала для сектора гражданской авиации африканских государств.

117. Необходимо и далее активизировать деятельность HRDF путем создания дополнительных программ и мероприятий, которые помогут обеспечить эксплуатационные потребности гражданской авиации в Африке. Фонд является финансово независимым от бюджета Регулярной программы ИКАО и управляется в соответствии с *Финансовыми положениями ИКАО* (Doc 7515) и другими положениями, которые определяются Советом и Генеральным секретарем. Успех, стабильность и устойчивость HRDF зависят от поступления добровольных взносов. Государства-члены, международные организации, общественные организации и частные структуры и любые другие заинтересованные доноры призываются осуществлять добровольные взносы в HRDF и участвовать в наращивании кадрового потенциала в секторе гражданской авиации в Африке.

118. Ассамблее предлагается: а) принять к сведению информацию о создании HRDF для увеличения потенциала людских ресурсов в сфере специалистов гражданской авиации в Африке; б) принять к сведению информацию о ходе работы по созданию HRDF; в) просить Совет ИКАО реализовать дополнительные программы и мероприятия, имеющие целью укрепить людской потенциал в секторе гражданской авиации в Африке и д) обратиться с призывом к Договаривающимся государствам, партнерам по отрасли и международным организациям, государственному и частному сектору вносить добровольные взносы в HRDF для обеспечения его успеха, стабильности и устойчивости.

119. Было принято к сведению, что документ WP/364 (*План действий Египта по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации*), представленный Египтом в рамках этого пункта повестки дня, ранее обсуждался Комитетом в рамках пункта 22 повестки дня "Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и

поддержка внедрения"; и что следующие три информационных документа, которые также были представлены в рамках этого пункта повестки дня, будут обсуждаться Комитетом в рамках пункта 14 повестки дня "Программа технической помощи": документ WP/415 [*European support to the No Country Is Left Behind initiative (NCLB) – только на английском языке*], представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем; документ WP/446 (*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil – только на испанском языке*), представленный Доминиканской Республикой; и документ WP/450 (*Supporting implementation of aviation safety and air navigation by Japan – только на английском языке*), представленный Японией.

Обсуждение

120. Ссылаясь на документ WP/23, делегат Южной Африки поздравила ИКАО с хорошо продуманной инициативой NCLB, направленной на то, чтобы ни одна страна не осталась без внимания в стремлении соблюдать требования SARPS Организации. Ее государство полностью поддерживает инициативу NCLB и заверяет, что будет всемерно содействовать ее реализации. Южная Африка также одобряет соответствующий проект резолюции, предложенный в документе. Южная Африка также полностью поддерживает документ WP/299, представленный 54 государствами – членами АКГА, одной из которых она является, а также предложения и заключения, содержащиеся в документе WP/348 Revision No. 1, представленном Бразилией.

121. Комментируя документ WP/218 Revision No. 1, соавтором которого является его государство, делегат Сингапура вновь подтвердил поддержку инициативы по исследованию возможности создания филиала регионального бюро для Тихоокеанского региона. Заявив, что это соответствует инициативе NCLB ИКАО, он подчеркнул, что филиал регионального бюро для Тихоокеанского региона сможет оказывать более целенаправленную помощь в обеспечении специфических технических и эксплуатационных потребностей тихоокеанских государств. Делегат Сингапура подчеркнул, что ИКАО необходимо вовлекать тихоокеанские государства в это исследование, чтобы определить масштабы деятельности и размеры поддержки, которые были бы обоснованы и рациональны. Он подчеркнул, что в ходе исследования необходимо также изучить вопрос об обеспечении устойчивого развития филиала регионального бюро на перспективу, получив доступ к использованию имеющихся каналов финансирования и получения других ресурсов в партнерской системе ИКАО, включая финансовые учреждения и государства-члены. Отметив, что его государство имеет хорошие дружеские и партнерские отношения с тихоокеанскими государствами, делегат Сингапура подчеркнул, что Сингапур будет продолжать предоставлять им ресурсы для технической помощи и наращивания потенциала.

122. Делегат Франции отметил, что его государство уже давно реализует во всем мире добровольную политику помощи и сотрудничества, обмениваясь информацией и техническим опытом и таким образом давая возможность тем государствам, с которыми Франция сотрудничает, повышать эффективность внедрения SARPS ИКАО. Отметив, что Франция недавно объявила о выделении более 1 млн евро на следующие три года в интересах такого сотрудничества, в особенности для подготовки персонала, он подчеркнул, что это полностью соответствует инициативе NCLB ИКАО.

123. Делегат Франции указал, что, проводя такую политику, его государство либо действует напрямую, либо через Национальную школу гражданской авиации (ENAC), либо через новую структуру по оказанию помощи, использующую опыт Генерального директората гражданской авиации. Франция также действует через ЕС, в рамках, описанных в документе WP/105, который она полностью поддерживает, будучи одним из его соавторов. Кроме

того, Франция действует через государственно-частные партнерства, например с компанией "Эрбас" или аэропортом Да Винчи.

124. Делегат Франции отметил, что его государство извлекло три основных урока из вышеуказанного разнообразного опыта: важность обеспечения стабильности деятельности с помощью надежного политического сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами; важность обеспечения благоприятных рабочих условий для удержания квалифицированного персонала; и важность регулярной оценки деятельности, с использованием ключевых показателей эффективности (КПЭ), чтобы извлекать необходимые уроки.

125. Делегат Ямайки подчеркнул, что его государство присоединяется к общей поддержке, выраженной в отношении инициативы NCLB ИКАО. Отметив, однако, что если помощь запрашивается государством в пределах шести месяцев относительно визита Координируемой миссии ИКАО по валидации (ICVM), то она не предоставляется, Ямайка предложила пересмотреть этот установленный срок.

126. Делегат Тринидад и Тобаго подчеркнул, что его государство приняло к сведению важную работу, осуществляемую ИКАО в рамках инициативы NCLB и благодарит Бюро Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (НАСС) (Мексика) за активную деятельность по оказанию помощи государствам Карибского сообщества (КАРИКОМ) в достижении соответствия требованиям SARPS ИКАО.

127. Делегат Новой Зеландии подчеркнул, что его государство, как соавтор документа WP/218 Revision No. 1, приветствует инициативу NCLB ИКАО и в связи с этим считает, что в этом документе тихоокеанские государства подняли ключевые проблемы. Новая Зеландия, как страна, будет продолжать поддерживать тихоокеанские государства и считает, что изучение возможности создания филиала регионального бюро для Тихоокеанского региона дает хорошую возможность для наращивания потенциала в этой части света.

128. Делегат Австралии подчеркнул, что многие вопросы, поднятые в документе WP/218 Revision No. 1, рассматривались специальной группой Азиатско-Тихоокеанской комиссии гражданской авиации, в особенности, наилучшие средства наращивания потенциала в очень разнообразном Азиатско-Тихоокеанском регионе, так чтобы ни одна страна не осталась без внимания. Он предложил, чтобы пункт с) в части "Действия" документа был изменен следующим образом (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

"рекомендовать ИКАО ~~изучить~~ в тесном взаимодействии с государствами Тихоокеанского региона ~~возможность~~ рассмотреть возможность проведения дальнейшего анализа вопросов безопасности полетов и аэронавигации в Тихоокеанском регионе, включая возможные средства решения выявленных проблем, такие как преимущества создания в этом регионе филиала регионального бюро и ~~рассмотреть вопрос о проведении дальнейшего анализа по существу данного вопроса.~~"

129. Делегат Уругвая подчеркнул, что его государство полностью поддерживает инициативу NCLB ИКАО и соответствующий документ WP/23. Он отметил, что в рамках NCLB через ТСВ и Южноамериканское региональное бюро (Лима) ИКАО предоставила техническую помощь Ведомству гражданской авиации Уругвая, DINACIA (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Ministerio de Defensa Nacional, Уругвай) в 2014–2015 годах. Координацию и надзор в связи с предоставлением помощи осуществляло Южноамериканское региональное бюро, используя механизм Региональной организации по контролю за обеспечением

безопасности полётов (RSOO) через проект, финансируемый ИКАО из Фонда безопасности полетов (SAFE). Делегат Уругвая подчеркнул, что поддержка ИКАО была решающей для наращивания потенциала и получения практических методологий, необходимых его государству для срочного решения двух вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), и для внедрения существенных улучшений в большинстве критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, что привело к увеличению показателей эффективной реализации УППКБП. Отметив, что эти весьма позитивные результаты были достигнуты благодаря самоотверженной работе руководства и рядовых сотрудников Южноамериканского бюро и DINACIA, а также благодаря указанному проекту, финансируемому SAFE, руководство которым осуществляло ТСВ, он выразил искреннюю признательность Уругвая Южноамериканскому региональному бюро за оказанную поддержку, а также ИКАО и ТСВ – за организацию проекта технической помощи и руководство им. Делегат Уругвая вновь подтвердил намерение его государства продолжать усилия по обеспечению устойчивости достигнутых хороших результатов и наращивания потенциала с перспективой дальнейшего увеличения показателей эффективной реализации в целях укрепления безопасности полетов и регулярности воздушного транспорта.

130. Еще раз подтвердив полную поддержку его государством документа WP/218 Revision No. 1, соавтором которого оно является, делегат Папуа – Новой Гвинеи отметил, что в документе выражена поддержка глобальному стратегическому плану ИКАО для Региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO). Он подчеркнул, что соавторы надеются получить поддержку Ассамблеи на макроуровне для дальнейшего изучения и анализа предложения о создании филиала регионального бюро, чтобы тихоокеанские государства могли улучшить свои показатели эффективной реализации и принять участие в инициативе NCLB ИКАО. Делегат Папуа – Новой Гвинеи подчеркнул, что, хотя его государство приняло к сведению замечания, сделанные делегатом Австралии, оно поддерживает действия, предлагаемые в документе, в том виде, в котором они представлены.

131. Вновь подчеркнув, что его государство выражает полную поддержку документу WP/218 Revision No. 1 как один из его соавторов, делегат Фиджи, в частности, выразил признательность Сингапуру и Новой Зеландии за их вклад в подготовку этого документа. Он отметил, что в документе подчеркнуты различия между государствами в Азиатско-Тихоокеанском регионе и вытекающая из этого необходимость обратить особое внимание на предоставление помощи малым островным развивающимся государствам (SID) Тихого океана. Отметив, что предлагаемое изучение возможности создания филиала регионального бюро для Тихоокеанского региона будет признанием того факта, что там до сих пор существуют нерешенные вопросы и проблемы, которыми необходимо заниматься, делегат Фиджи подчеркнул, что такое изучение могло бы предложить оптимальный путь для продвижения вперед, если будет проводиться на независимой основе.

132. Делегат Российской Федерации поддержал документ WP/23, представленный Советом, включая проект резолюции по инициативе NCLB ИКАО, а также документ WP/348 Revision No. 1, представленный Бразилией, и документ WP/218 Revision No. 1, представленный совместно Вануату, Кирибати, Новой Зеландией, Островами Кука, Папуа – Новой Гвинеей, Самоа, Сингапуром, Тонга и Фиджи.

133. Присоединившись к предыдущим ораторам в выражении поддержки инициативе NCLB ИКАО, делегат Соломоновых Островов подчеркнул, что необходимо приложить все усилия для ее реализации. Он также выразил поддержку документу WP/218 Revision No. 1, в котором предлагается создание филиала регионального бюро для Тихоокеанского региона.

134. Делегат Маврикия указала, что ее государство признает важность деятельности ИКАО в рамках инициативы NCLB и одобряет соответствующий документ WP/23 и содержащийся в нем проект резолюции. Маврикий также поддержал документ WP/299, соавтором которого он является.

135. Подчеркнув, что его государство высоко оценивает инициативу NCLB ИКАО, делегат Тонга присоединился к замечаниям, сделанным делегатом Фиджи в поддержку документа WP/218 Revision No. 1, соавтором которого является Тонга. Хотя Тонга считает, что для тихоокеанских SID лучше иметь филиал регионального бюро в Тихоокеанском регионе, необходимо дождаться выводов и рекомендаций по результатам предполагаемого изучения возможности создания филиала.

136. Делегат Пакистана высказался в поддержку документа WP/23 и надеется на его эффективную реализацию в Азиатско-Тихоокеанском регионе.

137. Делегат Саудовской Аравии отметил, что его государство поддерживает инициативу NCLB ИКАО и соответствующие документы WP/23, WP/218 Revision No. 1 и WP/299. Напомнив о более раннем рассмотрении Комитетом в рамках пункта 14 повестки дня "Техническая помощь" документа WP/392, представленного Советом, который содержит рекомендации, предложенные на Глобальном авиационном саммите на уровне министров (Эр-Рияд, Саудовская Аравия, 29-31 августа 2016 года), в связи с созданием Плана осуществления проектов для MID (MIDIP) в поддержку региональных инициатив в сфере безопасности полетов и аэронавигации, он подчеркнул, что Саудовская Аравия предлагает себя в качестве места проведения мероприятий RSOO в последующие два года, чтобы обеспечить, что ни одна страна не останется без внимания.

138. Выразив полную поддержку документу WP/218 Revision No. 1, делегат Шри-Ланки подчеркнул, что создание филиала регионального бюро в Тихоокеанском регионе поможет соседним государствам решать их проблемы благодаря более тесным контактам с ИКАО и даст им возможность получать необходимую помощь.

139. Делегат Китая подчеркнул, что его государство высоко оценивает и поддерживает инициативу NCLB ИКАО и одобряет соответствующий документ WP/23. Отметив, что Китай сделал добровольные финансовые взносы в поддержку инициативы NCLB, а также организовал подготовку многих авиационных специалистов, он подчеркнул, что будет продолжать свою деятельность по оказанию помощи другим государствам-членам.

140. Ссылаясь на документ WP/218 Revision No. 1, Генеральный секретарь подчеркнула, что для проведения предлагаемого изучения возможности создания филиала регионального бюро в Тихоокеанском регионе необходимы ресурсы, и призвала государства-члены, в особенности соседние государства и международные финансовые учреждения предоставить требуемые финансовые и кадровые ресурсы.

141. Подводя итоги обсуждения в Исполнительном комитете, заместитель директора по обеспечению безопасности полетов (DD/SAF) отметил, что после рассмотрения документа WP/23, представленного Советом, он согласился рекомендовать пленарному заседанию одобрить инициативу NCLB; призвать государства, международные организации, авиационную отрасль и доноров оказать поддержку этой инициативе и принять новую резолюцию по ней, представленную в документе. Комитет также отметил работу ИКАО в рамках инициативы NCLB в регионе Центральной Америки и Карибского бассейна, информация о которой содержится в

документе WP/261, представленном Сальвадором при поддержке многих государств регионов NAM и CAR.

142. Комитет также отметил документ WP/348 Revision No.1 (*Развитие людских ресурсов в контексте инициативы "Ни одна страна не остается без внимания": база данных о курсах подготовки персонала и Комитет по управлению ресурсами для подготовки персонала*), представленный Бразилией.

143. В отношении документа WP/218 Revision No. 1 (*Филиал регионального бюро в Тихоокеанском регионе*), представленного Вануату, Кирибати, Новой Зеландией, Островами Кука, Папуа – Новой Гвинеей, Самоа, Сингапуром, Тонга и Фиджи, Комитет поддержал рекомендацию Совету рассмотреть проведение оценки возможности создания филиала регионального бюро ИКАО в Тихоокеанском регионе в целях оказания непосредственной поддержки всем 12 тихоокеанским государствам, с учетом существующего Тихоокеанского управления по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO). Тем не менее Генеральный секретарь отметила необходимость наличия ресурсов для проведения такой оценки и обратилась к государствам и международным финансовым учреждениям за поддержкой в получении необходимых финансовых и кадровых ресурсов.

144. Комитет также принял к сведению документ WP/105 (*Решение проблем в области наращивания потенциала*), представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, и то, что новая резолюция по инициативе NCLB, представленная в документе WP/23, охватывает действия, предложенные в документе WP/105.

145. В отношении документа WP/299, представленного 54 государствами – членами АКГА, Комитет отметил прогресс, достигнутый в создании и введении в действие Фонда развития людских ресурсов (HRDF) и программы HRDF по прикомандированию, которая финансируется за счет добровольных взносов и направлена на укрепление кадрового потенциала в секторе гражданской авиации Африки. Данная инициатива по наращиванию потенциала рассматривается как позитивное событие в рамках общих усилий по реализации инициативы "Ни одна страна не остается без внимания". Была подчеркнута необходимость дальнейшей разработки HRDF путем создания дополнительных программ и проведения мероприятий. Также было подчеркнуто, что успех, устойчивость и стабильность HRDF зависят от поступления добровольных взносов.

146. Комитет согласился отложить представление и обсуждение документов, связанных со стратегией уменьшения риска бедствий и механизмами реагирования в авиации, а также с публикациями ИКАО, до следующего заседания.

147. Заседание было закрыто в 17:00.

Протокол седьмого заседания
(Суббота, 1 октября 2016 года, 14:30)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 28 повестки дня . *Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"*
(продолжение)

— *Стратегия уменьшения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации*

— Документ, представленный Японией

— Документ, представленный Соединенными Штатами Америки

Политика ИКАО в области публикаций

— Документ, представленный Канадой

2. Пункт 14 повестки дня. Программа технической помощи

— *Доклад о Программе технической помощи ИКАО*

— Документ, представленный Словакией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)

— Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой

— Информационный документ, представленный Японией

— Информационный документ, представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЕм

— *Достигнутый в Африке прогресс: доклад о ходе выполнения всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI)*

— *Доклад о реализации всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL)*

— Документы, представленные 54 африканскими государствами-членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)

— Документ, представленный Агентством по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре

(ASECNA) от имени руководящей группы африканских поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО)

- Информационный документ, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)
- *Предлагаемый План осуществления проектов для MID (MIDIP) в поддержку региональных инициатив в сфере безопасности полетов и аэронавигации*
- *Эр-Риядская декларация по авиационной безопасности и упрощению формальностей*
- Документ, представленный Египтом

3. Пункт 23 повестки дня. Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала

- *Программа ИКАО по подготовке специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала*
- Документ, представленный Бразилией
- Документ, представленный Камеруном
- Документ, представленный Египтом
- Документ, представленный Индией
- Документ, представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем
- Информационный документ, представленный Аргентиной
- Информационный документ, представленный Индонезией
- Информационный документ, представленный Аргентиной, представляющей государства – члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)

4. Пункт 30 повестки дня. Мобилизации ресурсов

- *Доклад о мобилизации ресурсов*
- Документ, представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем
- Документ, представленный Группой Всемирного банка (WBG)

5. Пункт 29 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: Цели в области устойчивого развития (ЦУР)

- *Вклад авиатранспортных систем в Повестку дня устойчивого развития Организации Объединенных Наций на период до 2030 года*
 - Документ, представленный Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)
 - Документ, представленный Всемирным банком
 - Документ, представленный Международным советом аэропортов (МСА), КАНСО, ИАТА, Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)
 - Информационный документ, представленный Международной коалицией за устойчивое развитие авиации (ИКСА)
6. Пункт 31 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом
- Помощь семьям*
- *Доклад о принятии законодательных требований в сфере оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*
 - Документ, представленный Бразилией
 - Документ, представленный Испанией, Италией, Малайзией и Мексикой
 - Документ, представленный Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI)

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 28 повестки дня. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"

1. Комитет возобновил (ЕХ/6) и завершил рассмотрение этого пункта повестки дня на основе рабочего документа WP/24, представленного Советом (*Стратегия уменьшения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации*), а также других соответствующих рабочих документов.

Стратегия уменьшения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации

2. Генеральный секретарь представила документ WP/24, содержащий проект резолюции Ассамблеи о создании механизма ИКАО для реагирования на кризисные ситуации и разработке стратегии уменьшения риска бедствий в авиации. В документе подчеркивается, что бедствия продолжают наносить серьезный ущерб людям, населенным пунктам и государствам. За предыдущие десять лет в результате бедствий погибли 700 000 человек, более 1,4 миллиона

человек получили ранения и около 23 миллионов остались без крова. Глобальный экономический ущерб составил более 1,3 триллиона долларов США. Было подчеркнуто, что гражданская авиация играет существенную роль в оказании помощи государствам и регионам, пораженным стихийными бедствиями, конфликтами и эпидемиями. Воздушный транспорт не только способствует устойчивому развитию: он также служит основным транспортным средством для доставки гуманитарной помощи, в особенности наименее развитым странам (LDC), развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (LLDC), и малым островным развивающимся государствам (SIDS). Международное сообщество перешло в реагировании на чрезвычайные ситуации и бедствия от культуры ответных мер к культуре уменьшения риска бедствий. Международное сообщество гражданской авиации совершило аналогичный переход от культуры ответных мер в области безопасности полетов к превентивно-прогнозному подходу к управлению безопасностью полетов и авиационной безопасностью.

3. В документе содержится напоминание о том, что на основе опыта, полученного в предыдущие несколько десятилетий, государства приняли ряд рамочных документов ООН по решению проблемы реагирования на бедствия, включая недавно принятую *Сендайскую рамочную программу по снижению риска бедствий на 2015–2030 годы*. За свою более чем семидесятилетнюю историю ИКАО реагировала на многочисленные кризисные ситуации, в том числе связанные с авиационными происшествиями, а также на стихийные и антропогенные бедствия, влияющие на авиацию. Существующие Стандарты ИКАО предусматривают ответственность государств за планирование действий в чрезвычайных ситуациях и управление ответными мерами и пограничным контролем. Тем не менее в настоящее время у ИКАО нет установленного механизма и стратегии, которые решали бы конкретные проблемы реагирования ИКАО на кризисные ситуации, включая авиационные происшествия, стихийные и антропогенные бедствия, акты незаконного вмешательства против международной гражданской авиации и пандемии, которые оказывают существенное воздействие на воздушный транспорт и подрывают общественное доверие. Поэтому необходим системный подход, который устанавливал бы ключевую роль государства, находящегося в кризисной ситуации, многосторонний характер любой кризисной ситуации и необходимость для ИКАО привлекать множество различных организаций для мобилизации необходимых ресурсов, используя как стратегический, так и тактический подход. Предлагаемая резолюция Ассамблеи направлена на достижение цели ИКАО, которая заключается в "удовлетворении потребностей народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте" и воплощает основные концепции Сендайской рамочной программы.

4. В документе WP/24 Ассамблее предлагается принять к сведению информацию о положениях Приложения 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*", Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*", Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", Приложения 11 "*Обслуживание воздушного движения*", Приложения 14 "*Аэродромы*" и Приложения 19 "*Управление безопасностью полетов*", касающихся планирования мероприятий на случай аварийной обстановки и реагирования на стихийные бедствия; принять к сведению информацию о принятии государствами – членами ООН *Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий* и одобрение Координационным советом руководителей системы ООН (КСЭ) Плана действий ООН по снижению риска бедствий в целях укрепления потенциала противодействия; одобрить стратегию ИКАО, касающуюся готовности к аварийным ситуациям и реагирования на них; и принять проект резолюции Ассамблеи, представленный в добавлении к документу.

5. Делегат Японии выразил признательность за всемирную поддержку жертв землетрясения в аэропорту Кумамото 14 и 16 апреля 2016 года и сообщил, что сейчас идет активное восстановление разрушенных зданий и сооружений. Он представил соответствующий документ WP/280 Revision No. 1, в котором подчеркивается необходимость в предупредительных

мерах для противодействия стихийным бедствиям. В документе содержится подробная информация о передовой практике быстрого реагирования, использованной в Кумамото после недавних землетрясений в этом районе, и подчеркнута важность воздушного транспорта в случае стихийных бедствий. Ассамблее предлагается принять к сведению информацию, содержащуюся в документе и рекомендовать государствам рассмотреть возможность подготовки мер реагирования в чрезвычайных ситуациях на основе опыта, полученного после стихийных бедствий в Японии.

6. Делегат Соединенных Штатов Америки представил документ WP/264, в котором содержатся предложения по выработке подхода ИКАО к реагированию на кризисные ситуации. Он напомнил, что за последние несколько лет произошел ряд событий, которые повлияли на гражданскую авиацию беспрецедентным образом. Как было отмечено Советом в документе WP/24, эти события включают как антропогенные катастрофы, так и стихийные бедствия, которые привели к серьезным сбоям в системе гражданской авиации. Вследствие усложнения эксплуатации воздушных судов любые нарушения могут иметь негативные последствия не только для эксплуатанта, но также для поставщиков обслуживания. Чтобы свести к минимуму такие последствия, необходима быстрая и надежная координация действий сразу во многих регионах. К сожалению, в настоящее время не существует необходимых для этого процессов и систем. Хотя региональные аэронавигационные планы включают планирование действий в непредвиденных ситуациях, они не сведены в целостную систему. Соединенные Штаты Америки видят настоятельную необходимость изучить механизмы реагирования на кризисные ситуации, чтобы определить, где они могут быть усовершенствованы и где необходимы новые взаимосвязи. Культура сообщества международной авиации должна быть культурой не ситуационного реагирования, а превентивных мер, когда все работают сообща, создавая интегрированную систему, включающую ведомства гражданской авиации (ВГА), поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО) и эксплуатантов. В документе WP/264 Ассамблее предлагается принять к сведению положения Приложения 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*", Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*", Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", Приложения 11 "*Обслуживание воздушного движения*", Приложения 14 "*Аэродромы*" и Приложения 19 "*Управление безопасностью полетов*", касающиеся планирования мероприятий на случай непредвиденных обстоятельств, и настоятельно призвать ИКАО пересмотреть существующие политику и процедуры, с тем чтобы разработать стратегию для институционализации действий в кризисных ситуациях в рамках Организации и для содействия в выработке региональных планов и мер на случай непредвиденных обстоятельств, которые быстро и эффективно введут в действие систему управления ситуациями, повлекшими нарушение полетов гражданской авиации.

Обсуждение

7. Наблюдатель от ИАТА напомнил, что Организация Объединенных Наций (ООН) выявила необходимость обеспечить готовность к чрезвычайным ситуациям, устранение их последствий и управление ситуациями. Он считает необходимым, чтобы авиационная отрасль, как член международного сообщества, приняла глобальный скоординированный подход к стихийным и антропогенным бедствиям во всем мире и согласилась с утверждением в документе WP/24, что сообщество гражданской авиации должно перейти от реагирования на бедствия к использованию стратегического проактивного управления. Наблюдатель от ИАТА выразил решительную поддержку его организацией проекта резолюции Ассамблеи, касающегося уменьшения риска бедствий и механизма реагирования для авиации, который представлен в добавлении к документу WP/24, и подтвердил стремление его организации работать в тесном сотрудничестве с ИКАО и другими заинтересованными сторонами для повышения эффективности совместной деятельности.

8. Делегат Российской Федерации выразил полную поддержку документу WP/264, представленному Соединенными Штатами Америки.

9. Подводя итоги обсуждения, заместитель директора по обеспечению безопасности полетов (DD/SAF) указал, что Исполнительный комитет принял к сведению, что международная стратегия снижения риска бедствий, воплощенная в *Сендайской рамочной программе по снижению риска бедствий на 2015–2030 годы* (ООН), отражает радикальный переход от традиционного реагирования на бедствия к снижению риска бедствий и предусматривает создание культуры превентивных мер, уже принятой в ИКАО. Комитет подчеркнул, что любые меры реагирования, предпринимаемые ИКАО, должны согласовываться с соответствующими государствами, учитывая, что они несут основную ответственность за реагирование на такие события.

10. Учитывая передовую практику, принятую в Японии после землетрясения, которое привело к разрушению зданий и других сооружений в аэропорту Кумамото, и описанную в документе WP/280 Revision No. 1, Комитет согласился с тем, что следует рекомендовать государствам подготовить свои планы по чрезвычайному реагированию на бедствия, исходя из мер, предпринятых Японией, и полученного ею опыта, а также опыта других государств-членов, которые сталкивались с аналогичными критическими ситуациями.

11. Заместитель директора по обеспечению безопасности полетов (DD/SAF) отметил поддержку, выраженную в отношении проекта резолюции Ассамблеи, содержащегося в документе WP/24. По итогам обсуждения он отметил, что Исполнительный комитет поддержит некоторые поправки к нему, которые будут отражать необходимость учета государствами как приоритетов снижения рисков, содержащихся в Сендайской рамочной программе, так и передовой практики государств-членов при ликвидации последствий бедствий. Кроме того, может быть включен дополнительный текст, призывающий Совет разработать политику и стратегию, чтобы официально оформить стратегический подход и тактическое реагирование ИКАО на кризисные ситуации в авиации, которые могут влиять на безопасность или непрерывность деятельности международной гражданской авиации. Комитет согласился с тем, что эти поправки будут надлежащим образом отражены в тексте резолюции Ассамблеи и впоследствии включены в проект доклада Исполнительного комитета по пункту 28 повестки дня.

Политика ИКАО в области публикаций

12. Делегат Канады представил документ WP/369, в котором Ассамблее предлагается подробно обсудить содержащееся в документе C-DEC 205/7 решение Совета о степени свободного доступа к публикациям ИКАО посредством предоставления бесплатного электронного доступа к документам, руководствам и Стандартам, касающимся безопасности полетов, в поддержку инициативы "Ни одна страна не остается без внимания". Свободный доступ к таким документам призван обеспечить, чтобы все государства и заинтересованные стороны имели одинаковый доступ к безопасной и надежной системе воздушного транспорта, и он будет способствовать достижению стратегической цели ИКАО по укреплению безопасности полетов глобальной гражданской авиации. Предложение Канады направлено на устранение основной причины того, что SARPS ИКАО иногда плохо понимаются и малодоступны для всех заинтересованных сторон, путем снятия платного доступа к документам, существующего в настоящее время. Это может быть сделано постепенно в течение следующих трех лет с получением конкретных результатов до следующей Ассамблеи в 2019 году. Начать можно с бесплатного интернет-доступа к Приложениям и Техническим инструкциям ИКАО. В документе WP/369 Ассамблее предлагается подтвердить приверженность Совета ИКАО инициативе "Ни одна страна не остается без внимания"; поддержать меры по оказанию государствам помощи во внедрении SARPS ИКАО;

одобрить предложение предоставить бесплатный доступ к размещенным в сети Интернет документам и руководствам технического характера; изыскивать другие возможности генерирования дополнительных доходов; и рассмотреть вопрос о внесении в Политику в области публикаций и документ "Издательские правила ИКАО" изменений, отражающих вышеуказанное решение.

Обсуждение

13. Делегат Финляндии выразил решительную поддержку предложению Канады о предоставлении бесплатного веб-доступа к публикациям ИКАО.

14. Делегат Франции подчеркнул, что обеспечение максимально широкого возможного доступа к публикациям ИКАО для всех потенциальных пользователей является предпосылкой глобального внедрения SARPS ИКАО и, следовательно, основным фактором обеспечения безопасности полетов во всем мире. Поэтому он поддержал предложение Канады с условием, что это не приведет к бюджетному дисбалансу, как указано в пункте 3.3 документа WP/369, и предложил, чтобы вопрос был передан на рассмотрение Совету. В этой связи делегат Франции отметил, что уже существуют экономические модели предоставления свободного доступа к основным документам и программному обеспечению.

15. Делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) также поддержал предложение Канады, так как он считает, что своевременный доступ к текущей технической документации ИКАО имеет жизненно важное значение для успеха инициативы NCLB ИКАО. Он указал, однако, что нужно оценить возможные бюджетные последствия этого предложения в следующем трехлетнем периоде.

16. Поддержав предыдущие выступления, делегат Российской Федерации подчеркнул, что предложение Канады о предоставлении бесплатного веб-доступа к публикациям ИКАО соответствует инициативе NCLB и имеет важное значение для обеспечения безопасности полетов международной гражданской авиации.

17. Выразив полную поддержку предложению Канады, делегат Сенегала подтвердил, что технические документы ИКАО необходимы для глобальной реализации SARPS ИКАО. Он призвал Организацию сделать доступной в режиме онлайн всю техническую документацию и гарантировать свободный и справедливый доступ всем, кому необходимо ознакомиться с такими документами, при соблюдении существующих технологических ограничений и правил конфиденциальности в отношении некоторых видов документов ИКАО. Делегат Сенегала заявил, что такой доступ поддержит инициативу NCLB ИКАО и усилия государств по внедрению SARPS ИКАО.

18. Генеральный секретарь поблагодарила делегата Канады за то, что он поднял вопрос о бесплатном веб-доступе к публикациям ИКАО в документе WP/369, и высказалась в поддержку принципа бесплатного предоставления всех документов ИКАО государствам-членам, в особенности тем, кто в этом нуждается. Тем не менее она напомнила, что Административная комиссия только что одобрила (AD/1) бюджет Регулярной программы Организации на следующий трехлетний период, который включает доход от продажи публикаций ИКАО, в том числе тех, которые предложены Канадой в свободный доступ. Ввиду важности этого вопроса Генеральный секретарь рекомендует поручить Совету проанализировать его и предложить варианты решения на следующей Ассамблее.

19. Делегат Китая выразил принципиальное согласие с предложением Канады. Он также согласился с мнением делегата Венесуэлы (Боливарианская Республика) о том, что необходимо рассмотреть бюджетные последствия этого предложения.

20. Делегат Мексики подтвердил полную поддержку его государством инициативы NCLB ИКАО. Поддержав также замечания Генерального секретаря, он отметил, что, хотя бесплатное предоставление всех документов ИКАО государствам-членам является целью, которую Организация стремится достичь, это может иметь бюджетные последствия для следующего трехлетнего периода. Делегат Мексики напомнил в этой связи, что бюджет Регулярной программы на 2017–2019 годы, одобренный Административной комиссией, служит, в частности, основой для сохранения установленных размеров взносов государств и размера доходов, получаемых от продажи публикаций ИКАО. Он согласился с тем, что следует поручить Совету изучить варианты достижения указанной цели в следующем трехлетнем периоде и представить соответствующий доклад 40-й сессии Ассамблеи. Делегат Мексики присоединился к мнениям, выраженным делегатами Китая и Венесуэлы (Боливарианская Республика) в этой связи.

21. Делегат Чили также поддержал выступление Генерального секретаря.

22. По результатам обсуждения пункта 28 повестки дня Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять новую резолюцию Ассамблеи по инициативе NCLB, предлагаемую Советом в документе WP/23, а также новую резолюцию Ассамблеи по стратегии уменьшения риска бедствий и механизму реагирования в авиации, предлагаемую Советом в документе WP/24, с поправками по результатам обсуждения (см. п. 11 выше). Исполнительный комитет также согласился рекомендовать, чтобы Ассамблея поручила Совету проанализировать предложение о предоставлении бесплатного веб-доступа к документам ИКАО, содержащееся в документе WP/369, представленном Канадой, и представить доклад о вариантах его реализации 40-й сессии Ассамблеи.

Пункт 14 повестки дня. Программа технической помощи

23. Председатель Исполнительного комитета напомнил, что ряд рабочих документов, перечисленных в Порядке работы для этого пункта повестки дня, уже ранее обсуждались в рамках другого пункта повестки дня и не будут рассматриваться повторно. Эти документы включают: документ WP/28 (*Доклад о Программе технической помощи ИКАО*), представленный Советом, и соответствующий документ WP/105, представленный Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем; документ WP/21 Revised [*Доклад о реализации всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL)*], представленный Советом, и соответствующий документ WP/164 Revised, представленный 54 африканскими государствами – членами АКГА; и документ WP/351 (*Эр-Риядская декларация по авиационной безопасности и упрощению формальностей*), представленный Советом, и соответствующий документ WP/364, представленный Египтом. Таким образом, только два рабочих документа, представленные Советом, остаются для рассмотрения в рамках пункта 14 повестки дня: документ WP/27 [*Достигнутый в Африке прогресс: доклад о ходе выполнения всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI)*] и документ WP/392 [*Предлагаемый план осуществления проектов для MID (MIDIP) в поддержку реализации региональных инициатив в области безопасности полетов и аэронавигации*], вместе с другими соответствующими рабочими документами и одним информационным документом.

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

24. Генеральный секретарь представила документ WP/27, в котором изложен прогресс, достигнутый в реализации Плана AFI и связанной с ним программы работы. Она напомнила, что в 2015 году Совет одобрил продолжение выполнения Плана AFI по окончании текущего трехлетнего периода, причем его охват был ранее расширен в марте 2013 года с целью включить все области, связанные с безопасностью полетов: выдача свидетельств авиационному персоналу (PEL), эксплуатация воздушных судов (OPS), летная годность воздушных судов (AIR), расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG), аэронавигационное обслуживание (ANS) и аэродромы и наземные средства (AGA). Было также отмечено, что в рамках Плана AFI были одобрены четыре вспомогательных проекта, охватывающие деятельность выбранных приоритетных государств в области сертификации аэродромов, механизма экспертной оценки африканских поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП), систем управления безопасностью полетов (СУБП) и укрепления служб поиска и спасания (SAR).

25. В документе подчеркнуто, что продолжение эффективного и гармоничного выполнения Плана AFI во всех областях, связанных с безопасностью полетов, с полной координацией всех действий с Региональной группой по безопасности полетов для региона Африки и Индийского океана (RASG-AFI) и в соответствии с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (GASP), будет способствовать активизации усилий африканских государств по достижению целей GASP и региональных целей в области обеспечения безопасности полетов, принятых на Конференции по безопасности полетов на уровне министров (Абуджа, июль 2012 года). Было подчеркнуто, что усилия по достижению целей по обеспечению безопасности полетов и внедрению стабильных улучшений в области безопасности полетов уже принесли ощутимые результаты: несколько африканских государств решили свои вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), и добились существенного улучшения своих систем контроля за обеспечением безопасности полетов, о чем свидетельствует увеличение их показателей эффективной реализации (EI) критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, что было определено в ходе проверок с помощью механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов ИКАО (УППКБП МНМ). В период между июлем 2012 года и июнем 2016 года количество государств региона AFI, имеющих показатель EI на уровне 60 % и выше, увеличилось с 14 до 24, а количество государств с вопросами, вызывающими значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), уменьшилось с 20 до 4.

26. В документе также подробно рассмотрены другие действия по оказанию помощи, проводимые группами по безопасности полетов региональных бюро (ROST), Системой объединенной инспекции региона Африки и Индийского океана (AFI-CIS) АКГА, программами совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), региональными организациями по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и аналогичными региональными программами обеспечения безопасности полетов, а также региональными экономическими сообществами (REC). Было подчеркнуто, что ИКАО принадлежала ведущая роль в координации и поддержке их деятельности с целью избежать дублирования усилий и обеспечить эффективное использование ресурсов.

27. В документе WP/27 Ассамблее предлагается принять к сведению информацию о продолжении деятельности по осуществлению Плана AFI после 2016 года в рамках программ

работы региональных бюро и его расширению в целях охвата всех областей, связанных с безопасностью полетов; призвать государства, международные и региональные организации, финансовые учреждения и отрасль поддержать программу; и поручить Генеральному секретарю способствовать распространению передовой практики, предусмотренной типовым Планом AFI, с целью ее использования в других региональных программах технической помощи и реализации обеспечиваемых ею преимуществ.

28. Делегат Мали внес на рассмотрение документ WP/215, представленный АКГА от имени 54 африканских государств и содержащий подробную информацию о передовых достижениях в совершенствовании обеспечения безопасности полетов в Африке, полученных путем реализации Плана AFI. Эти достижения включают: разработку и внедрение конкретных планов действий ИКАО в 32 приоритетных государствах; поддержку создания и деятельности RSOO и региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO); помощь в создании различных организаций по подготовке авиационного персонала для стандартизации такой подготовки в Африке; проведение многочисленных мероприятий по обеспечению безопасности полетов, таких как семинары и практикумы; внедрение программ сертификации аэродромов; и внедрение надежных ГосПБП и СУБП. Делегат Мали подтвердил стремление АКГА и ее государств-членов внедрить культуру безопасности полетов во всей Африке и поддержку ими всех инициатив, связанных с Планом AFI. Он подтвердил, что помощь, предоставленная государствам AFI, была использована для внедрения планов действий ИКАО, что способствовало повышению ответственности за улучшение надзорной деятельности в отношении безопасности полетов в некоторых государствах, о чем свидетельствует улучшение их показателей эффективности реализации. На основе указанных достижений АКГА и ее государства – члены полностью поддерживают цели Плана AFI и убеждены, что его продолжение позволит этим государствам и далее укреплять обеспечение безопасности полетов в Африке и ускорять прогресс на этом пути.

29. В документе WP/215 Ассамблее предлагается принять к сведению достижения в рамках Плана AFI и обязательства африканских государств в отношении реализации Плана AFI и его целей; одобрить продолжение мероприятий Плана AFI; призвать государства-члены, международные организации и отрасль оказать поддержку этой программе и связанным с ней проектам; и поощрять рассмотрение другими регионами вопроса об использовании подхода, аналогичного Плану AFI, для устранения недостатков и проблем в сфере безопасности полетов.

30. От имени АКГА, делегат Кот-д'Ивуар представил документ WP/171, содержащий информацию о программе AFI-CIS – одном из положительных результатов реализации Плана AFI, созданной АКГА в сотрудничестве с ИКАО, чтобы помочь государствам AFI выполнять их обязанности по надзору за обеспечением безопасности полетов и, в частности, их функции по сертификации и наблюдению. В рамках AFI-CIS создана группа квалифицированных инспекторов, отобранных из всего региона AFI, чтобы помочь государствам AFI устранять недостатки в их системах надзора за обеспечением безопасности полетов, уделяя при этом особое внимание государствам, имеющим вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), и/или низкий уровень EI. Поскольку AFI-CIS позволяет государствам-членам АКГА устранять указанные недостатки и повышать уровень EI, делегат Кот-д'Ивуар предлагает Ассамблее сотрудничать с АКГА в совершенствовании Программы, в частности путем обеспечения надлежащей подготовки инспекторов. АКГА также обеспечит, чтобы помощь в рамках AFI-CIS в первую очередь оказывалась государствам с очень низким уровнем EI.

31. В документе WP/171 Ассамблее предлагается принять к сведению достигнутые результаты в рамках программы AFI-CIS, являющейся региональной инициативой в области

безопасности полетов; просить ИКАО продолжать оказывать поддержку программе AFI-CIS и рекомендовать государствам-членам, другим международным организациям и отраслевым партнерам по развитию оказывать поддержку этой инициативе.

32. От имени руководящей группы африканских поставщиков аэронавигационного обслуживания (ПАНО), наблюдатель от ASECNA представил документ WP/456 Revision No. 1, содержащий информацию о программе экспертной оценки африканских ПАНО, начатой в феврале 2015 года по инициативе Президента Совета в связи с проблемами, стоящими перед африканскими ПАНО. Целью программы является создание региональной рамочной программы сотрудничества и механизма экспертной оценки в целях улучшения показателей эффективности в области аэронавигации в Африке. В документе подчеркиваются преимущества Программы, которые включают снижение расходов благодаря объединению потенциала мониторинга и стабильность результатов проверок благодаря независимости системы. Он также подчеркнул, что в рамках Плана AFI был начат процесс содействия разработке и внедрению эффективной региональной рамочной программы в целях охвата африканских ПАНО программой экспертной проверки.

33. В документе WP/456 Revision No. 1 Ассамблее предлагается принять к сведению представленную в документе информацию; рекомендовать ИКАО продолжать оказывать поддержку программе экспертной оценки африканских ПАНО во взаимодействии с руководящей группой африканских ПАНО; признать важный вклад Плана AFI в создание эффективной региональной рамочной структуры для программы экспертной оценки африканских ПАНО; предложить африканским ПАНО сотрудничать в целях практической реализации программы экспертной оценки африканских ПАНО, чтобы повысить безопасность полетов и эффективность воздушного транспорта в Африке; и призвать другие регионы ИКАО воспользоваться опытом программы экспертной оценки африканских ПАНО как средством совершенствования аэронавигационного обслуживания.

34. Был принят к сведению следующий информационный документ: WP/309 (*Safety and air navigation capacity and efficiency: Ensuring that no AFI country is left behind – только на английском языке*), представленный ИАТА.

Обсуждение

35. Делегат Нигерии высказался в поддержку Плана AFI, представленного в документе WP/27 (Совет).

36. Делегат Эфиопии одобрил деятельность ИКАО по выполнению Плана AFI, направленного на содействие африканским государствам в устранении недостатков в обеспечении безопасности полетов, и выразил признательность за представленную Советом в документе WP/27 рекомендацию продолжить выполнение Плана AFI после текущего трехлетнего периода. Он связал увеличение числа африканских государств, имеющих показатель EI в 60 % и выше, и снижение числа африканских государств, имеющих вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов, с деятельностью ИКАО в рамках Плана AFI. Отметив необходимость дальнейших достижений африканских государств в этой области, делегат Эфиопии подчеркнул, что в регионе AFI не должно быть государств, имеющих такие проблемы. Он подчеркнул, что для уменьшения разницы между уровнем EI африканских государств и глобальным средним уровнем EI требуется предоставление постоянной помощи африканским государствам через План AFI после 2016 года. Делегат Эфиопии поддержал документ WP/27 (Совет) и документы WP/171 и WP/215 (АКГА).

37. Делегат Южной Африки высказалась в поддержку продолжения выполнения Плана AFI, AFI-CIS и программы экспертной оценки африканских ПАНО. Она также выразила признательность ИКАО, АКГА и африканским государствам за достигнутый прогресс и одобрила действия, предлагаемые в четырех представленных документах. Делегат Южной Африки поблагодарила государства и организации, которые продолжают поддерживать указанный План и программы, и призвала другие государства и организации сделать то же самое.

38. Делегат Португалии приветствовал доклад Совета о выполнении Плана AFI и связанных с ним программ работы (WP/27). Он напомнил, что в июле 2012 года *Абуджская декларация по безопасности полетов в Африке* признала безопасность полетов приоритетом для Африки и определила точные цели в этой области. С того времени активно внедрявшийся План AFI содействовал серьезному улучшению положения с безопасностью полетов благодаря усилиям ИКАО и многих африканских государств. Делегат Португалии подчеркнул, что его государство и другие государства – члены ЕКГА будут продолжать поддерживать африканские государства и работать с ними на двусторонней или многосторонней основе в соответствии с рекомендациями, содержащимися в документе WP/105 и информационном документе WP/415, представленном Словакией от имени ЕС и его государств – членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем.

39. Делегат Объединенной Республики Танзания выразил поддержку документу WP/27 (Совет) и призвал государства, международные и региональными организациями, финансовые учреждения и авиационную отрасль поддержать важный План AFI. Он также решительно поддержал документы WP/171 и WP/215 (АКГА) и выполнение предложенных в них мероприятий.

40. Делегаты Кабо-Верде, Египта, Намибии, Сомали, Лесото, Маврикия, Ботсваны и Индонезии также выразили полную поддержку документам WP/27, WP/171 и WP/215. При этом делегат Кабо-Верде подчеркнул, что План AFI может служить моделью для других регионов. Делегат Египта отметил, что техническая помощь должна предоставляться ИКАО по запросам государств-членов, поскольку они лучше знают свои потребности. Делегат Намибии вновь призвал к многосторонним партнерским отношениям в работе с африканскими государствами для решения проблем, с которыми они сталкиваются в стремлении нарастить необходимый потенциал для обеспечения безопасности полетов международного воздушного транспорта. Делегат Индонезии подтвердил стремление его государства поддержать деятельность по подготовке персонала с помощью Плана AFI.

41. Делегаты Египта и Сомали также поддержали документ WP/456 Revision No. 1 (ASECNA).

42. Председатель Исполнительного комитета признал наличие очень широкой поддержки Плана AFI, а также положительные результаты его реализации.

43. Подводя итоги обсуждения, DD/SAF указал, что Исполнительный комитет принял к сведению документ WP/27, представленный Советом, и согласился, что для дальнейшего совершенствования обеспечения безопасности полетов в Африке деятельность по выполнению Плана AFI должна быть продолжена после 2016 года, включая расширение его программ работы в таких сферах, как расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG), аэродромы (AGA) и аэронавигационное обслуживание (ANS). Комитет также отметил прогресс, достигнутый в деле выполнения Плана AFI и согласился с необходимостью оказывать государствам дальнейшую помощь посредством выполнения Плана AFI в сотрудничестве с партнерами по обеспечению безопасности полетов.

44. В отношении документов WP/171 и WP/215 (АКГА), Комитет отметил, что помимо Плана АFI повышению темпов наращивания потенциала в области систем контроля за обеспечением безопасности полетов в государствах АFI способствовала Система объединенной инспекции региона Африки и Индийского океана (АFI-CIS). Комиссия призвала ИКАО и партнеров продолжать оказывать поддержку данной инициативе.

45. В отношении документа WP/456 Revision No. 1 (ASECNA) Исполнительный комитет одобрил программу экспертной оценки африканских ПАНО, осуществляемую в виде одного из проектов, реализуемых в рамках программы работы Плана АFI. Комитет принял к сведению полную поддержку государствами Плана АFI и АFI-CIS и призвал ИКАО продолжать оказывать содействие в интересах повышения уровня безопасности полетов в Африканском регионе.

46. Кроме того, Комитет с признательностью принял к сведению информационный документ WP/309 (ИАТА).

Предлагаемый План осуществления проектов для MID (MIDIP)

47. Генеральный секретарь представила документ WP/392, содержащий рекомендации по итогам прошедшего 29–31 августа 2016 года в Эль-Рияде (Саудовская Аравия) Глобального авиационного саммита на уровне министров (GMA), касающиеся шести инициатив и проектов в области аэронавигации и безопасности полетов, которые были согласованы с государствами и региональными и международными организациями с учетом приоритетов, определенных в рамках инициатив Ближневосточной региональной группы аэронавигационного планирования и осуществления проектов (MIDANPIRG) и Региональной ближневосточной группы по обеспечению безопасности полетов (RASG-MID), а также Арабской комиссии гражданской авиации (АРКГА); и создания Плана осуществления проектов для MID (MIDIP) с целью укрепления сотрудничества всех заинтересованных сторон в области разработки и внедрения инициатив и проектов, направленных на улучшение обеспечения безопасности полетов и повышение потенциала и эффективности системы воздушного транспорта в этом регионе в поддержку инициативы NCLB ИКАО, и с целью создания рамочного плана мобилизации ресурсов для поддержания уровня эффективной реализации региональных и субрегиональных инициатив и проектов соответствующим финансированием и кадрами. Ассамблее предлагается поручить Совету принять необходимые меры к разработке MIDIP.

Обсуждение

48. Делегат Саудовской Аравии отметил, что о поддержке его государством инициативы по созданию MIDIP, а также указанных региональных инициатив и проектов в области аэронавигации и безопасности полетов, свидетельствует тот факт, что Саудовская Аравия была местом проведения саммита GMA. Выказав признательность Совету за принятие результатов саммита, он выразил надежду, что ИКАО создаст MIDIP. В этой связи делегат Саудовской Аравии подчеркнул, что его государство будет продолжать в полной мере оказывать поддержку инициативе NCLB ИКАО, призванной обеспечить, чтобы ни одна страна не осталась без внимания.

49. Выразив поддержку документу WP/392, делегат Египта напомнил, что Совету была поручена реализация инициативы NCLB.

50. Председатель Исполнительного комитета отметил поддержку, выраженную в отношении инициативы по созданию MIDIP. Он указал, что в своем докладе Комитет рекомендует

поручить ИКАО предпринять соответствующие действия по рассмотрению рекомендаций саммита GMA, представленных в документе WP/392, и предложить государствам в регионах АРКГА и ИКАО MID разработать и внедрить MIDIP при содействии со стороны ИКАО.

Пункт 23 повестки дня. Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала

51. Председатель Исполнительного комитета напомнил, что несколько рабочих документов, перечисленных в Порядке работы по этому пункту повестки дня, обсуждались ранее в рамках другого пункта повестки дня и поэтому не будут рассматриваться повторно. Эти документы включают WP/348 Revision No. 1 (Бразилия), WP/364 (Египет) и WP/105 (Словакия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ). Таким образом для рассмотрения в рамках пункта 23 повестки дня остается только один рабочий документ WP/62 (*Программа ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала*), представленный Советом, а также другие соответствующие рабочие и информационные документы. Было принято к сведению, что документ WP/346 (Индия) не будет представлен из-за отсутствия делегата.

52. Генеральный секретарь представила документ WP/62, в котором содержится сводная информация о результатах деятельности Международного информационно-координационного центра подготовки авиационного персонала (GAT) с момента его создания 1 января 2014 года. В нем также представлена информация о реализации положений добавления D к резолюции A38-12 Ассамблеи "*Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации*"; и приоритетные задачи на следующий трехлетний период (2017–2019 гг.). Было подчеркнуто, что в 2015 году ИКАО также приступила к планированию курсов подготовки, основанной на компетенциях, во взаимодействии с внутренними и внешними партнерами и научным сообществом в целях содействия наращиванию потенциала людских ресурсов в государствах-членах. Нужно особо отметить, что в сентябре 2016 года ИКАО установила партнерские отношения со школой бизнеса Джона Молсона Университета Конкордия (Канада), чтобы начать программу подготовки специалистов, получающих сертификаты менеджеров для работы в авиации. В следующем трехлетнем периоде ИКАО намеревается по-прежнему помогать государствам-членам в оптимизации их потенциала в сфере подготовки персонала, а также в осуществлении надзора за процессом организации и проведения подготовки персонала, реализации стратегии развития кадровых ресурсов и наращивания потенциала. В документе WP/62 Ассамблее предлагается утвердить план работы Центра GAT в следующем трехлетнем периоде, представленный в п. 3 документа; и поощрять государства-члены пользоваться результатами деятельности и мероприятий GAT, а также активно участвовать в деятельности и мероприятиях GAT. Генеральный секретарь поблагодарила государства-члены и авиационную отрасль за постоянную поддержку деятельности Центра GAT.

53. Делегат Камеруна представил документ WP/349 Revision No. 1, в котором содержится информация о подготовке дорожной карты по наращиванию потенциала квалифицированных авиационных специалистов, начатой его государством, и о достигнутом к настоящему моменту прогрессе. Как и многие государства-члены, Камерун столкнулся с нехваткой квалифицированного и опытного авиационного персонала. Ожидаемый рост воздушного транспорта без надлежащего планирования кадровых ресурсов со всей вероятностью обострит проблему нехватки персонала. Осознавая эту ситуацию, о которой упоминалось в добавлении D к резолюции A38-12 Ассамблеи, власти Камеруна стремятся решить проблему нехватки квалифицированных авиационных специалистов с помощью тех игроков, которые готовы участвовать в процессе подготовки (авиационных специалистов, а также научных и профессионально-технических учреждений). Один из приоритетов дорожной карты, которая

составляется в настоящее время, включает открытие школы подготовки персонала при ведомстве гражданской авиации Камеруна, которая будет проводить обязательную и специализированную подготовку персонала для ВГА Камеруна. Камерун всегда играл ведущую роль в поддержке субрегиональных инициатив по подготовке персонала. Если бы потенциал Камеруна увеличился, это было бы выгодно другим государствам в Центральноафриканском регионе, а также другим франко- и англоговорящим государствам на континенте благодаря преимуществу двуязычия.

54. В документе WP/349 Revision No. 1 Ассамблее предлагается рассмотреть инициированный Камеруном проект по подготовке дорожной карты по повышению квалификации авиационного персонала; рекомендовать государствам-членам, сталкивающимся с проблемой нехватки персонала, обладающего необходимой квалификацией для внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS), разрабатывать дорожные карты, предусматривающие меры по повышению его компетентности; просить Совет продолжать оказывать поддержку государствам-членам в гармонизации уровней компетентности авиационного персонала; обеспечить, чтобы ИКАО на регулярной основе информировала государства-члены об уровне компетентности, необходимом для внедрения SARPS; и обеспечить, чтобы ИКАО оказывала государствам-членам помощь в реализации дорожной карты по наращиванию потенциала в авиации.

55. Было принято к сведению, что были также представлены следующие информационные документы: документ WP/183 (*Training – Labour of specialized organizations in the Argentine Republic – только на английском и испанском языках*), представленный Аргентиной; документ WP/353 (*Indonesia progress on the implementation of inspector training system – только на английском языке*), представленный Индонезией; и документ WP/354 [*Training – Implementation by the Pan-American Civil Aviation Institute (IPAC) – только на английском и испанском языках*], представленный Аргентиной от имени государств – членов ЛАКГА.

Обсуждение

56. Делегат Нигерии одобрил достижения Центра GAT, представленные в документе WP/62 (Совет), и призвал государства одобрить содержащийся в нем план работы в следующем трехлетнем периоде. Он также высказался в поддержку документа WP/349 Revision No. 1 (Камерун).

57. Ссылаясь на документ WP/62, делегат Доминиканской Республики выразил признательность ИКАО за ее деятельность в области подготовки персонала и наращивания потенциала, в частности связанную с критическим элементом 4 (Квалификация и подготовка персонала) системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Признавая, что такая подготовка и наращивание потенциала во всех областях авиации имеет решающее значение, он предложил провести пересмотр сборов, соответствующих разным уровням участия в Программе TRAINAIR PLUS [ассоциированные члены, полные члены и региональные учебные центры повышения квалификации (RTCE)] для того, чтобы оценивать и стремиться снижать расходы учебных организаций и государств с целью обеспечить, что они не будут запретительными. Делегат Доминиканской Республики подчеркнул, что это будет содействовать разработке и использованию стандартных учебно-методических комплексов и не позволит государствам становиться членами TRAINAIR PLUS только для того, чтобы потом демонстрировать свой сертификат. Он подчеркнул, что ИКАО необходимо избегать централизации процесса разработки учебных курсов и вместо этого способствовать привлечению национальных экспертов к их разработке, оценке и валидации, что не только укрепит процесс их разработки, но и снизит их стоимость. В заключение делегат Доминиканской Республики высказался в поддержку документа WP/349 Revision No. 1 (Камерун).

58. Делегат Малайзии выразил благодарность Центру GAT ИКАО за усилия по обеспечению эффективной, действенной и гармонизированной реализации *Политики ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации*. Он отметил, что Авиационная академия Малайзии (MAvA), которая является полным членом Программы TRAINAIR PLUS ИКАО, высоко оценивает глобальную сеть TRAINAIR и активно участвует в ней и в региональных мероприятиях по подготовке персонала, поскольку они дают возможность обмениваться перспективными методами подготовки авиационных специалистов, определять новые средства и методы подготовки и обсуждать возможности развития кадровых ресурсов.

59. Напомнив, что Центр GAT ИКАО проводит регулярные оценки и переоценки для подтверждения обоснованности членства в TRAINAIR PLUS, для оценки рабочего потенциала учебных курсов и для оказания помощи учебным центрам в укреплении их возможностей для квалификационной подготовки специалистов, делегат Малайзии предложил, чтобы оценки в рамках Программы TRAINAIR PLUS увязывались с SARPS Приложения 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"* ИКАО для того, чтобы уменьшить дублирование по оценкам и проверкам и уменьшить количество оценок и проверок для центров подготовки. В заключение он одобрил план работы Центра GAT в следующем трехлетнем периоде, представленный в документе WP/62 (Совет), и выразил надежду на появление новых инструментов, таких как инструмент оценки потребностей в подготовке персонала, которые позволят учебным центрам эффективно определять потребности в этой сфере, что заложит основу для совершенствования учебных планов и разработки программ квалификационной подготовки, что является основным фактором, который контролируют проверяющие в рамках УППКБП МНМ ИКАО.

60. Делегат Сомали выразил полную поддержку документа WP/62 (Совет) о программе ИКАО по подготовке специалистов для гражданской авиации и наращиванию потенциала, а также документа WP/349 Revision No. 1 (Камерун) о подготовке дорожной карты по наращиванию потенциала квалифицированных авиационных специалистов. Он призвал предоставлять в рамках инициативы NCLB ИКАО больше возможностей по подготовке персонала и наращиванию потенциала тем государствам, которые в этом нуждаются, чтобы их авиационные специалисты имели бы одинаковый уровень компетентности и были бы в согласованном порядке лучше подготовлены к работе в системе воздушного транспорта своих государств.

61. Также поддержав документ WP/62, делегат Египта подчеркнул, что только четыре из имеющихся в настоящее время 87 стандартных учебно-методических комплексов связаны с охраной окружающей среды, и вновь подтвердил просьбу его государства, содержащуюся в документе WP/364, чтобы ИКАО включила в Программу TRAINAIR PLUS специальный учебный курс, касающийся добровольных планов действий государств по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации. Кроме того, делегат Египта высоко оценил и поддержал инициативу Камеруна (WP/349 Revision No. 1).

62. Делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) высказался в поддержку документа WP/62 (Совет) и выразил признательность ЛАКГА за усилия по наращиванию потенциала, необходимые для обеспечения успеха инициативы NCLB ИКАО. Решительно поддержав выступление делегата Доминиканской Республики, он подчеркнул, что разумное соотношение затрат и выгод от членства в TRAINAIR PLUS и использование стандартных учебно-методических комплексов являются основными преимуществами для государств. Делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) подчеркнул, что несмотря на важность подготовки авиационного персонала необходимо также иметь стратегию управления кадровыми ресурсами, чтобы удерживать подготовленный персонал в целях укрепления национальных учреждений, поскольку в противном случае они могут искать более выгодные предложения о трудоустройстве в других государствах.

63. Делегат Республики Корея высказался в поддержку документа WP/62 (Совет) в связи со значительным увеличением показателей уровня эффективной реализации критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, определяемых в ходе проверок в рамках МНМ УППКБП.

64. Делегат Центральноафриканской Республики высказался в поддержку документа WP/349 Revision No. 1 (Камерун) о подготовке дорожной карты для развития кадрового потенциала авиационной отрасли.

65. Напомнив, что Академия гражданской авиации (SACA) Саудовской Аравии стала полным членом TRAINAIR PLUS, делегат Саудовской Аравии высказался в поддержку документа WP/62 (Совет). Он подчеркнул, что деятельность Центра GAT по подготовке персонала и наращиванию потенциала оказала положительное влияние на все государства.

66. Выразив поддержку документу WP/62, делегат Пакистана подчеркнул, что в рамках Программы TRAINAIR PLUS должна развиваться деятельность по подготовке персонала во всех развивающихся государствах в целях укрепления потенциала их авиационных специалистов.

67. Подводя итоги обсуждения, заместитель директора Управления технического сотрудничества (DD/TCB) отметил, что Исполнительный комитет единогласно поддержал деятельность Центра GAT и одобрил его план работы в следующем трехлетнем периоде, представленный в документе WP/62 (Совет). Исполнительный комитет также высказался в поддержку документа WP/349 Revision No. 1 (Камерун), содержащего призыв создавать дорожные карты для подготовки персонала и наращивания потенциала государствами, сталкивающимися с проблемой нехватки квалифицированного авиационного персонала, а также поправки, указанной в добавлении D к резолюции A38-12 Ассамблеи, с целью принять во внимание необходимость такой дорожной карты. Кроме того, Исполнительный комитет попросил, чтобы оценки в рамках Программы TRAINAIR PLUS увязывались с SARPS Приложения 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*" ИКАО для того, чтобы уменьшить количество излишних оценок и проверок. DD/TCB отметил, что Исполнительный комитет приветствует создание инструмента оценки потребностей в подготовке персонала, дающего возможность центрам подготовки эффективно определять такие потребности. DD/TCB подтвердил, что некоторые усовершенствования, отмеченные в ходе обсуждения, уже разрабатываются и скоро будут внедрены Центром GAT.

Пункт 30 повестки дня. Мобилизация ресурсов

68. Этот пункт повестки дня был рассмотрен на основе одного рабочего документа WP/26 (*Доклад о мобилизации ресурсов*), представленного Советом, а также другого соответствующего рабочего документа. Было принято к сведению, что поскольку документ WP/105 (Словакия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ) уже обсуждался в рамках пункта 28 повестки дня (инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"), он не будет рассматриваться повторно.

69. Генеральный секретарь представила документ WP/26, в котором содержится доклад о деятельности Организации по мобилизации ресурсов, включая принятие *Политики ИКАО по мобилизации ресурсов*, направленной на более предсказуемое и стабильное привлечение достаточных добровольных взносов для выполнения миссии Организации, пополнения бюджета Регулярной программы ИКАО и, самое важное, для оказания помощи государствам в упрощении доступа к финансовым средствам для совершенствования их систем воздушного транспорта.

В документе подчеркивается, что прогнозируется удвоение объема воздушного движения к 2030 году, что намного увеличит нагрузку на государства-члены и авиационную отрасль в области обеспечения соответствия систем воздушного транспорта в пределах их территорий требованиям ИКАО. Это увеличит потребности государств-членов в помощи со стороны ИКАО, и добровольные взносы могут оказаться недостаточны для удовлетворения этих потребностей. Поэтому крайне важно, чтобы все заинтересованные стороны признали преимущества мобилизации ресурсов для устойчивого развития систем воздушного транспорта всех государств-членов и инвестиций в них. Без необходимых инвестиций будет ограничена деятельность по модернизации и расширению авиационной инфраструктуры, возможности для увеличения показателя эффективной реализации SARPS ИКАО и возможности авиации как фактора, содействующего экономическому развитию.

70. Исходя из опыта существующих целевых фондов, ИКАО стала создавать комплексный потенциал мобилизации ресурсов, чтобы решать проблемы, связанные с ожидаемыми потребностями государств-членов и авиационной отрасли по мере развития авиации. Кроме того, ИКАО развивает эту инициативу путем укрепления существующих и новых партнерских отношений с донорами, органами ООН, финансовыми учреждениями и частным сектором. Мобилизация всех имеющихся ресурсов от разных источников для оказания поддержки государствам – членам ИКАО будет соответствовать их меняющимся и растущим финансовым потребностям. ИКАО высоко оценила добровольные взносы, предоставляемые государствами в добровольные фонды Организации, и призвала продолжать эту практику. Кроме того, ко всем государствам обращена просьба делать добровольные взносы в развитие этой инициативы, которая принесет выгоды всему сообществу ИКАО. Стратегическое направление, взятое ИКАО в отношении мобилизации ресурсов, ориентировано на создание проектов помощи государствам и другие нефинансируемые виды деятельности, соответствующие мандату и приоритетам ИКАО. В соответствии с инициативой NCLB ИКАО финансовые потребности государств будут оцениваться и приоритизироваться с целью содействия совершенствованию системы воздушного транспорта. Государства призывают поддержать реализацию надежного и стабильного потенциала мобилизации ресурсов в рамках ИКАО, который позволит Организации выступать с единых позиций при мобилизации ресурсов в целях укрепления международной гражданской авиации.

71. В документе WP/26 Ассамблее предлагается выразить свою признательность за добровольные взносы, полученные от государств-членов, доноров и соответствующих заинтересованных сторон; поручить Генеральному секретарю содействовать развитию партнерских связей в целях мобилизации всех имеющихся ресурсов для устойчивого развития авиации; настоятельно призвать государства-члены, международные организации, отрасль, доноров и все соответствующие заинтересованные стороны оказывать помощь государствам в развитии их систем воздушного транспорта и направлять взносы в добровольные фонды ИКАО; и принять проект резолюции Ассамблеи по мобилизации ресурсов, представленный в добавлении к документу WP/26.

72. От имени Группы Всемирного банка (ГВБ), наблюдатель от ИАТА представил документ WP/240 (*Поддержка развития воздушного транспорта в развивающихся странах*). Приняв к сведению каталитическое воздействие безопасного и устойчивого развития сектора воздушного транспорта, Группа Всемирного банка предоставила финансирование в целях укрепления систем воздушного транспорта в государствах-клиентах, что также содействовало достижению Целей в области устойчивого развития (ЦУР), представленных в документе "*Повестка дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года*". ГВБ в настоящее время финансирует около 30 проектов в области воздушного транспорта в нескольких развивающихся странах. Тем не менее сегодняшний портфель проектов в области воздушного транспорта в размере 1,5 млрд долл. США является небольшим по сравнению с общей суммой

финансирования, предоставляемого ГВБ во всех секторах, которое составило 250 млрд долл. США в 2016 году. Такое положение в значительной степени сложилось из-за существующего во многих государствах-клиентах мнения, что воздушный транспорт не содействует социально-экономическому развитию. Поэтому сектор воздушного транспорта не включен в национальные планы развития государств – членов ИКАО и Всемирного банка, а также в стратегии развития, согласованные Всемирным банком с государствами-клиентами на основе страновых рамочных программ партнерства (РПП) с Группой Всемирного банка. В документе дается подробная информация о том, как государства могут получить финансирование ГВБ для своих проектов развития воздушного транспорта и как ГВБ работает с партнерами по реализации таких проектов. В документе WP/240 Ассамблее предлагается признать важность повышения приоритета авиационного сектора в национальных планах развития государств-членов и настоятельно призвать государства-члены рассмотреть вопрос о включении сектора воздушного транспорта в их стратегии развития на основе соответствующих РПП с ГВБ.

73. В связи с отсутствием замечаний, заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля (DD/МО) указал, что Исполнительный комитет выразил признательность за полученные добровольные взносы и рекомендует Ассамблее предпринять действия, предлагаемые в документе WP/26, и поручить Генеральному секретарю содействовать развитию партнерских связей в целях мобилизации ресурсов для устойчивого развития авиации; настоятельно призвать государства-члены, международные организации, отрасль, доноров и все соответствующие заинтересованные стороны оказывать помощь государствам в развитии их систем воздушного транспорта и направлять взносы в добровольные фонды ИКАО; и принять новую резолюцию Ассамблеи по мобилизации ресурсов, представленную в добавлении к данному документу.

74. Исполнительный комитет также принял к сведению содержание документа WP/105, представленного Словакией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, отметив, что данный вопрос уже обсуждался в рамках пункта 28 повестки дня (Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания").

75. Кроме того, Исполнительный комитет отметил каталитическое воздействие воздушного транспорта на развитие, описанное в документе WP/240 (ГВБ), и рекомендовал Ассамблее призвать государства – члены ИКАО признать это воздействие, повысив приоритетность авиационной отрасли в их национальных планах развития, и способствовать поступлению взносов для авиации в целях достижения ЦУР, обозначенных в *"Повестке дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года"*. Отметив также поддержку, оказываемую ГВБ государствам-членам в секторе воздушного транспорта посредством его механизмов финансирования, Исполнительный комитет рекомендовал Ассамблее призвать государства-члены рассмотреть вопрос о включении сектора воздушного транспорта в свои стратегии развития на основе соответствующих страновых рамочных программ партнерства с Группой Всемирного банка, если это применимо.

Пункт 29 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: Цели в области устойчивого развития (ЦУР)

76. Этот пункт повестки дня рассматривался на основе одного представленного Советом рабочего документа WP/25 (*Вклад авиации в Повестку дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года*), а также других соответствующих рабочих документов и одного информационного документа. Было принято к сведению, что поскольку документ WP/240 (ГВБ) обсуждался в рамках предыдущего пункта 30 повестки дня (Мобилизация ресурсов), он не будет рассматриваться повторно.

77. Генеральный секретарь представила документ WP/25, в котором рассматривается вклад безопасных, эффективных, надежных, экономически жизнеспособных и экологически безопасных систем воздушного транспорта государств в реализацию "*Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года*". В документе также приводится доклад об осуществленных ИКАО мероприятиях, направленных на оказание помощи государствам-членам в укреплении их систем воздушного транспорта, используя имеющиеся механизмы, которые в конечном итоге способствуют достижению ЦУР ООН. Авиационное сообщество осведомлено о том, что воздушный транспорт является катализатором глобальной сети связности, экономического роста и социального развития. Этот вид транспорта также жизненно необходим для доставки гуманитарной помощи во всем мире и реагирования на кризисные ситуации и чрезвычайные ситуации в области здравоохранения. Кроме того, авиационное сообщество информировано о необходимости защиты глобальной окружающей среды и экосистем при решении задач, связанных с изменением климата.

78. С принятием "*Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года*", воздушный транспорт впервые стал считаться фактором, способствующим устойчивому развитию. Было признано, что задачи по внедрению улучшений в этом секторе должны теперь быть естественным образом включены в глобальные, региональные и национальные программы развития. На национальном уровне государствам рекомендуется включить авиацию в национальные планы развития и повысить в них значение авиации. Необходимо, чтобы эти планы были поддержаны с помощью тщательно проработанных стратегических планов сектора воздушного транспорта и генеральных планов гражданской авиации для получения ожидаемых результатов. ИКАО известно о том, что некоторые государства нуждаются в помощи для реализации таких планов, чтобы обеспечить надежную систему воздушного транспорта, соответствующую требованиям ИКАО. Поэтому были реализованы инициатива NCLB и стратегия мобилизации ресурсов ИКАО для оказания помощи государствам во внедрении SARPS, политики, планов и программ ИКАО. Такая поддержка должна способствовать укреплению систем воздушного транспорта государств, необходимых для будущего устойчивого развития международной гражданской авиации.

79. На международном уровне ИКАО активно действует на платформе "*Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года*" с тем, чтобы важный вклад авиации в устойчивое развитие был признан и значение авиации было повышено. Эти усилия направлены на то, чтобы способствовать включению авиации в планы развития государств-членов. ИКАО также использует платформу "Повестки дня", чтобы отстаивать интересы авиации среди многочисленных партнеров в целях активизации политической воли, необходимой для содействия совершенствованию авиации, что принесет всем преимущества устойчивого развития.

80. Кроме того, ИКАО устанавливает и поддерживает партнерские отношения между государствами-членами, системами ООН, международными и региональными организациями, организациями развития, финансовыми учреждениями, донорами и авиационной отраслью. Эта деятельность будет способствовать расширению участия действующих субъектов в деле мобилизации всех имеющихся ресурсов для содействия укреплению систем воздушного транспорта государств, чтобы все они могли способствовать устойчивому развитию и получать выгоды от улучшения воздушного сообщения.

81. В документе WP/25 Ассамблее предлагается призвать государства к выполнению SARPS, политики, планов и программ ИКАО, соответствующих стратегическим целям ИКАО, с целью внесения в дальнейшем вклада в деятельность по достижению ЦУР ООН; дать указание ИКАО оказать дополнительную помощь государствам-членам в их деятельности по развитию своих систем воздушного транспорта и обеспечить, чтобы ни одна страна не оставалась без

внимания, с тем чтобы все они могли способствовать устойчивому развитию и получить выгоды благодаря улучшению связности воздушного транспорта; и принять новую резолюцию Ассамблеи по вкладу авиации в реализацию *"Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года"*, содержащейся в добавлении к документу WP/25.

82. Наблюдатель от КАНСО представил документ WP/194 (*Проект "Loon". Парящие в небе ретрансляторы мобильной связи*), в котором содержится обновленная информация о проекте "Loon" – крупной сети беспилотных неуправляемых стратостатов, обеспечивающей доступ к Интернету в регионах мира с недостаточным интернет-покрытием, которая непосредственно поддерживает Цели 9 и 17 ООН. В документе также представлена информация о последних достижениях и будущих планах и, в дополнение к письму государствам AN 13/22.1-16/42 *"Полеты беспилотных неуправляемых аэростатов на больших высотах"*, разосланному ИКАО 17 июня 2016 года, содержится просьба о помощи со стороны управлений гражданской авиации и ПАНО. КАНСО поддержала проект "Loon" и призвала государства и ПАНО занять активную позицию и оказать поддержку этой инициативе. КАНСО и ее члены приветствуют многие изменения в управлении воздушным движением, включая новых участников воздушного движения. Как новый член КАНСО, проект "Loon" является ярким примером следующего поколения новых участников, пришедших из частного сектора и намеренных стать новыми "подданными" авиации. Проект "Loon" полностью соответствует Стандартам ИКАО и Федерального авиационного управления (ФАУ) Соединенных Штатов Америки для неуправляемых беспилотных стратостатов. Его стратостаты оборудованы системой, предназначенной только для авиации и связи, они не имеют камер и возможностей слежения или записи, были запущены с территории Соединенных Штатов Америки и летают над всем миром с разрешения государств. К настоящему времени в рамках проекта было запущено 1000 стратостатов, которые налетали 800 000 летных часов и 24 млн километров.

83. В соответствии с целью Чикагской конвенции ИКАО, направленной на установление и сохранение дружеских отношений и взаимопонимания между странами и народами мира посредством мирного использования авиации, в документе WP/194 Ассамблее предлагается: настоятельно призвать государства побуждать своих ПАНО больше узнавать о проекте "Loon" путем ознакомления с письмом государствам ИКАО AN1 3/22.1-16/42 от 17 июня 2016 года; просить государства присоединиться к КАНСО в поддержку операционных возможностей проекта "Loon" путем пересмотра своих внутренних процедур; просить государства подготовить письма-соглашения об участии в проекте "Loon" для обеспечения безопасного перелета стратостатов "Loon" в воздушном пространстве государств, которые будут способствовать улучшению интернет-услуг в регионах мира с недостаточным интернет-покрытием; и просить государства подготовить двусторонние или многосторонние письма-соглашения с соседними государствами и группой проекта "Loon", чтобы позволить стратостатам "Loon" безопасно перемещаться через границы районов полетной информации.

84. От имени ИАТА, ИККАИА, КАНСО, МСА и МСДА, наблюдатель от ИАТА представил документ WP/374 о вкладе авиации в реализацию *"Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года"*. Было подчеркнуто, что, когда ООН окончательно определила ЦУР в 2015 году, она поставила государствам задачи по достижению глобального устойчивого прогресса на следующие 15 лет, причем бизнес должен играть важнейшую роль в содействии достижению этих целей, в особенности сектор транспорта и мобильности. Авиационная отрасль определила 14 из 17 целей в области устойчивого развития (ЦУР), где воздушный транспорт мог бы внести свой вклад, как описано в документе. Авиационная отрасль взяла на себя обязательство активизировать работу в этом направлении и определить, как авиация может сыграть свою роль. В этой связи наблюдатель от ИАТА с чувством удовлетворения представил новый доклад Группы действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ)

"Авиация: преимущества без границ" (www.aviationbenefits.org), в котором рассматривается роль авиации и соответствующей сети связности в мире и то, каким образом воздушный транспорт может содействовать достижению глобальных целей ООН в области устойчивого развития. В документе WP/374 Ассамблее предлагается принять к сведению информацию, содержащуюся в докладе АТАГ "Авиация: преимущества без границ"; предложить государствам широко распространять доклад среди других государств и повсеместно использовать данные доклада в обоснование вклада авиации в достижение ЦУР; и предложить государствам признать пользу авиации на глобальном, региональном и национальном уровнях, а также активно использовать это при разработке политики, направленной на дальнейшее развитие авиации как движущей силы для достижения множества экономических, социальных и иных выгод.

85. Было принято к сведению, что ИКСА также представила следующий информационный документ WP/427 (*ICAO's climate change measures and the sustainable development goals – только на английском языке*).

86. В связи с мерами, предложенными в документах WP/194 (КАНСО) и WP/374 (ИАТА, ИККАИА, КАНСО, МСА и МСДА), председатель Исполнительного комитета напомнил, что в соответствии с *Правилем 38 "Постоянных правил процедуры Ассамблеи Международной организации гражданской авиации"* (Дос 7600), "Предложение или поправка не обсуждаются до тех пор, пока они не поддержаны. Предложения и поправки могут представляться и поддерживаться только членами делегаций Договаривающихся государств".

Обсуждение

87. Делегат Буркина-Фасо отметил, что проект "Loon" показал, как интернет-услуги идут на пользу развивающимся государствам во многих областях, включая образование и здравоохранение. Подтвердив, что новый доклад АТАГ "Авиация: преимущества без границ" является ценным ресурсом для повышения уровня информированности и понимания преимуществ гражданской авиации для человечества и стимулирования политической воли, он указал, что было бы полезно, если бы он был доступен на нескольких языках. Делегат Буркина-Фасо призвал Исполнительный комитет поддержать соответствующие документы WP/194 (КАНСО) и WP/374 (ИАТА, ИККАИА, КАНСО, МСА и МСДА).

88. Подчеркнув, что документ WP/374 содержит полезную информацию для коллективного рассмотрения вопроса чрезвычайной важности для гражданской авиации и общества в целом, делегат Аргентины подтвердил приверженность его государства реализации "*Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года*". Аргентина разделяет мнение, что гражданская авиация имеет значительный потенциал как стимулирующий фактор экономического и социального развития, который, по его мнению, будет реализован, если государства, международные органы, такие как ИКАО, и авиационная отрасль будут действовать в соответствии с руководящими принципами "Повестки дня". В этой связи делегат Аргентины подчеркнул, как важно изучить способы, с помощью которых все больше людей на планете будут получать выгоды от авиации. Он выразил признательность за информацию, представленную в документе WP/374, о региональных выгодах воздушного транспорта и региональном потенциале роста. Делегат Аргентины подчеркнул, что ожидаемый рост воздушного транспорта должен также способствовать расширению всемирной торговли, облегчая доступ к продукции развивающихся государств на мировых рынках. Напомнив, что авиация перевозит более трети объема мировой торговли в денежном выражении, он подчеркнул, что предпринятые в этой связи меры не должны нарушить баланс на мировых рынках, а скорее будут способствовать росту авиационной отрасли.

89. Выразив полную поддержку документа WP/25 (Совет) о вкладе авиации в реализацию *"Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года"*, делегат Соединенного Королевства заявил, что связь между эффективным внедрением SARPS ИКАО и реализацией более общих ЦУР ООН является наиболее дальновидным элементом инициативы NCLB ИКАО. Как пример такой связи, он напомнил о недавно принятой Советом Безопасности Организации Объединенных Наций резолюции 2309 *"Угрозы международному миру и безопасности, создаваемые террористическими актами. Авиационная безопасность"*, в которой отмечена связь между внедрением SARPS, касающихся авиационной безопасности, и инициативой NCLB. Делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что такая же прочная связь существует с другими стратегическими целями ИКАО, такими как безопасность полетов и экономическое развитие воздушного транспорта. Отметив, что принятие указанной резолюции продемонстрировало важность взаимодействия ИКАО с другими организациями системы ООН, он подчеркнул, что Соединенное Королевство надеется, что эта работа будет поддержана, как было указано в ходе второго Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации (IWAF2016), проходившего 26 сентября 2016 года, темой которого было *"Авиационное партнерство для устойчивого развития"*.

90. Делегат Соединенного Королевства отметил, что количество организаций, представивших документы в рамках этого пункта повестки дня, свидетельствует о необходимости проанализировать роли авиационной отрасли и неправительственных организаций в области поддержки устойчивого развития. Он присоединился к делегатам Буркина-Фасо и Аргентины в поддержке документа WP/374 и предлагаемых в нем мероприятий.

91. Делегат Соединенных Штатов Америки высказался в поддержку документов WP/25 (Совет) и WP/374 (ИАТА, ИККАИА, КАНСО, МСА и МСДА).

92. Делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) отметил, что все представленные документы соответствуют Чикагской конвенции и инициативе NCLB ИКАО, а также ЦУР ООН. Заявив о поддержке его государством проекта "Loon" (WP/194), он заявил, что могли бы быть организованы двусторонние совещания с КАНСО для получения более подробной информации о важности и масштабе этого проекта для государств, которые могут присоединиться к нему в будущем. Ссылаясь на заявление Генерального секретаря при представлении документа WP/25, делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) вновь подтвердил, что очень важно подчеркнуть необходимость политической воли и наращивания потенциала для обеспечения эффективного внедрения государствами SARPS, политики, планов и программ ИКАО, а также необходимость включить авиацию в национальные планы развития государств и поднять ее значение, поскольку это является инструментом их социально-экономического развития. Он высказался в поддержку замечаний, сделанных делегатами Буркина-Фасо и Аргентины.

93. Делегаты Шри-Ланки и Гватемалы выразили полную поддержку документу WP/374 (ИАТА, ИККАИА, КАНСО, МСА и МСДА), причем Гватемала призвала Секретариат продолжать его работу по увеличению вклада авиации в достижение ЦУР ООН.

94. Делегаты Южной Африки и Саудовской Аравии выступили в поддержку документов WP/25 и WP/374. Хотя они оба поддержали намерение, выраженное в документе WP/194 (КАНСО) относительно проекта "Loon", они подчеркнули, что, хотя такие проекты нужно поощрять в контексте инициативы NCLB ИКАО, лучше предоставить самим государствам возможность решать в соответствии с их внутренними процедурами, поддерживать такие проекты или нет, и если поддерживать, то как их внедрять.

95. Выступая от имени МСА, наблюдатель от Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН) выразил полную поддержку документу WP/374 (ИАТА, ИККАИА, КАНСО, МСА и МСДА), содержащему информацию о вкладе авиации в *"Повестку дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года"*. Подтвердив, что авиационная отрасль является важным фактором, содействующим достижению ЦУР ООН, она подчеркнула, что лидерство сектора аэропортов в области устойчивого развития включает экономическое развитие, социальное развитие, охрану окружающей среды и эксплуатационную эффективность. Подчеркнув, что эксплуатанты аэропортов оказали существенное благоприятное экономическое влияние на населенные пункты, которые они обслуживали, наблюдатель от РКИК ООН подчеркнул, что они создали 450 000 рабочих мест непосредственно в авиации во всем мире и дополнительно 5,5 млн рабочих мест на местах в аэропортах всего мира (в розничной торговле, государственных учреждениях и других службах). Свидетельством социальной ответственности аэропортов служит также их тесное сотрудничество с населением, проживающим вблизи аэропортов. Они наладили образцовое взаимодействие с таким населением, что было признано Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) ИКАО, который собрал 48 конкретных примеров со всего мира и опубликовал их в циркуляре 351 (*Привлечение населения к организации охраны окружающей среды от воздействия авиации*). Подчеркнув, что деятельность аэропортов полностью соответствует ЦУР ООН в отношении охраны окружающей среды, наблюдатель от РКИК ООН подчеркнул, что планирование аэропортов и их методы управления в области эмиссии парниковых газов, шума, качества местного воздуха, энергетики, отходов, воды, дикой природы, устойчивости к внешнему воздействию и адаптация к изменению климата дают эксплуатантам аэропортов уникальную возможность содействовать достижению ЦУР ООН и способствовать устойчивому развитию близлежащих населенных пунктов.

96. Наблюдатель от ИКСА приветствовал поддержку, оказываемую ИКАО и авиационной отраслью в отношении ЦУР ООН, выраженную в документах WP/25, WP/194 и WP/374. Комментируя связь между ЦУР ООН и корзиной мер ИКАО для решения проблем в области изменения климата, он также подчеркнул необходимость мер поддержки в отношении устойчивого развития в области изменения климата, отметив, что должны быть успешно достигнуты обе цели, в противном случае не удастся достигнуть ни одной из них. Наблюдатель от ИКСА подчеркнул, что деятельность ИКАО в области изменения климата является жизненно необходимой для достижения полного соответствия международной авиации принципам устойчивого развития. Аналогичным образом, меры по решению проблем, связанных с изменением климата, должны также способствовать устойчивому развитию. В частности, глобальная система рыночных мер (PM), уже представленная для принятия Ассамблее, и политика ИКАО в области разработки альтернативных видов топлива для авиации предполагает одновременно и риски, и возможности для устойчивого развития в других областях помимо авиационной отрасли. Наблюдатель от ИКСА подчеркнул, что при жестких критериях отбора эти меры могут и должны быть позитивной силой для устойчивого развития, особенно в развивающихся странах. Он поддержал деятельность САЕР по разработке таких критериев, что должно обеспечить реальное сокращение эмиссии и содействовать устойчивому развитию. Наблюдатель от ИКСА подчеркнул, что после 2035 года ожидается существенная неопределенность в отношении продолжения использования одной только корзины мер в ее сегодняшнем виде для достижения целей ИКАО в области изменения климата. В частности, значительное увеличение количества альтернативных видов топлива может быть предусмотрено некоторыми ЦУР ООН, включая Цель 2 и Цель 6 в отношении продуктов питания и воды и их безопасности; Цель 12 в отношении ответственного потребления и производства; и Цель 14 и Цель 15 в отношении биоразнообразия. Возможно, потребуются дополнительные меры, чтобы обеспечить полное соответствие действий ИКАО в области климата принципам устойчивого развития на долгосрочную перспективу. В заключение наблюдатель от ИКСА призвал ИКАО в

рамках постоянной деятельности САЕР, признать позитивный вклад авиации и предостеречь по поводу возможного ущерба, который корзина мер ИКАО по решению проблем, связанных с изменением климата, может нанести более общим глобальным целям устойчивого развития.

97. Подводя итоги обсуждения, DD/MO указал, что Исполнительный комитет отметил в документе WP/25 (Совет) важный вклад в реализацию *"Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года"*, внесенный благодаря достигнутым результатам в области реализации стратегических целей ИКАО, а также инициативе NCLB и Всемирному форуму ИКАО по вопросам авиации (IWAF). Комитет призвал государства включить авиацию в их национальные планы развития и повысить ее значение, а также поддержать такие планы с помощью тщательно проработанных стратегических планов для сектора воздушного транспорта и генеральных планов гражданской авиации и поручил ИКАО продолжать поддерживать партнерские отношения и помогать государствам воплощать вклад авиации в устойчивое развитие. Комитет отметил различные экологические вопросы, соответствующие ЦУР ООН, и прогресс, достигнутый САЕР ИКАО в реализации *"Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года"*.

98. В отношении документа WP/194 (КАНСО) Исполнительный комитет отметил, что проект "Loon" непосредственно поддерживает Цель 9 и Цель 17 ООН и призвал Ассамблею одобрить дух этого документа, поскольку он охватывает все авиационные решения, соответствующие SARPS ИКАО, которые помогают в достижении ЦУР, связанных с распространением Интернета в регионах мира с недостаточным интернет-покрытием.

99. Исполнительный комитет отметил информацию, содержащуюся в документе WP/374 (ИАТА, ИККАИА, КАНСО, МСА и МСДА), и призвал государства-члены признать глобальные, региональные и национальные выгоды от авиации, включив этот элемент в принципы и политику развития в целях обеспечения устойчивого развития авиационной отрасли как фактора, содействующего получению многочисленных экономических, социальных и других выгод.

100. Исполнительный комитет также принял к сведению информационный документ WP/427 (ИКСА). Было отмечено, что документ WP/78 (Совет) и документ WP/140 (ИАТА), представленные соответственно в рамках пунктов 31 и 39 повестки дня, а также информационные документы WP/294 (Индия) и WP/305 (ИАТА) содержат ряд важных ссылок на ЦУР ООН, которые поддерживают дух новой резолюции Ассамблеи относительно вклада авиации в реализацию *"Повестки дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года"*, предлагаемой Советом в документе WP/25.

101. В заключение по итогам обсуждения Исполнительный комитет согласился рекомендовать указанную резолюцию Ассамблеи пленарному заседанию для принятия.

Пункт 31 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

102. Данный пункт повестки дня был рассмотрен на основе трех рабочих документов, представленных Советом: документ WP/32 (*Доклад о принятии нормативных требований к оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*); документ WP/33 [*Программа ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP)*]; и документ WP/78 (*Программа ИКАО по гендерному равенству. Содействие участию женщин в деятельности глобального авиационного сектора*), а также других соответствующих рабочих и информационных документов.

Помощь семьям

103. Генеральный секретарь представила документ WP/32, в котором содержится доклад о действиях, предпринятых ИКАО во исполнение резолюции A38-1 Ассамблеи "Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям". В этой резолюции Ассамблея, считая, что государства должны придерживаться единого порядка действий в отношении пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семей, настоятельно призвала Совет внимательно изучить вопрос разработки SARPS, касающихся принятия государствами законодательства, правил и/или принципов оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям. Монреальская конвенция от 28 мая 1999 года в свою очередь требует, чтобы перевозчики в случае авиационного происшествия незамедлительно обеспечивали помощь в виде предварительных выплат пострадавшим или лицам, которые имеют право требовать компенсацию. Монреальская конференция также приняла резолюцию № 2, призывающую перевозчиков производить такие выплаты. В ответ на резолюцию A38-1 Ассамблеи Совет принял Рекомендуемую практику к Приложению 9 "*Упрощение формальностей*" относительно принятия государствами законодательных актов, нормативных положений и/или руководящих принципов, касающихся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Ассамблее предлагается принять к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/32, и принять содержащийся в нем проект резолюции об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, заменяющей резолюцию A38-1.

104. Делегат Бразилии представил документ WP/247, содержащий справочную информацию о рассмотрении вопроса об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях за последние годы и о действиях, предпринятых ведомством гражданской авиации Бразилии с целью обеспечить информированность всех заинтересованных сторон об основных процедурах, которым необходимо следовать, чтобы обеспечить надлежащую помощь пострадавшим и их семьям. Бразилия считает, что пассажиры получают лучшее обслуживание, когда государства, авиаперевозчики, службы помощи и другие поставщики обслуживания все вместе проводят разъяснительную работу о необходимости быть готовыми к авиационным происшествиям с пострадавшими. Ассамблее предлагается рассмотреть возможность созыва официального форума для обмена опытом между государствами-членами относительно создания нормативных правил оказания помощи семьям с целью улучшения соответствующих SARPS ИКАО.

105. От имени Италии, Малайзии и Мексики, делегат Испании представил документ WP/137 Revision No. 1 о необходимости иметь надлежащую политику в отношении оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Он подчеркнул, что последствия авиационных происшествий касаются в первую очередь людей и что поэтому необходимо, чтобы международное авиационное сообщество и государства имели надлежащую политику и планы оказания помощи пострадавшим и их семьям. Согласно документу WP/32 (Совет) 38-я сессия Ассамблеи по предложению Испании и других государств согласилась включить в Приложение 9 "*Упрощение формальностей*" рекомендуемую практику, касающуюся принятия государствами законодательства, правил и/или принципов оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Вследствие этого новая Рекомендуемая практика 8.46 была принята в рамках поправки 25 к Приложению 9, которая стала применяться с 25 февраля 2016 года. Делегат Испании подчеркнул, что, хотя первый важный шаг был сделан, требуются другие меры помимо содержащихся в документе WP/32. Отметив, что аналогичные мнения были выражены ACVFFI в документе WP/270, он поблагодарил ACVFFI за напряженную работу по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

106. В документе WP/137 Revision No. 1 Ассамблее предлагается: настоятельно призвать государства принять соответствующие меры по реализации положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* об оказании помощи жертвам и документа *"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Дос 9998); учитывая эффективное внедрение государствами Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9, предусматривающей принятие государствами законодательных актов, нормативных положений и/или руководящих принципов, касающихся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, настоятельно призвать Совет рассмотреть вопрос о повышении статуса этой Рекомендуемой практики до уровня международного Стандарта; настоятельно призвать Совет рассмотреть возможность внесения в Приложение 9 положения со статусом рекомендации, согласно которому эксплуатантам воздушных судов и аэропортов следует иметь соответствующие планы для оказания своевременной и эффективной помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям; и поручить ИКАО проанализировать УППКБП и обеспечить ее обновление за счет включения новых вопросов, способствующих определению уровня внедрения положений и политики в области оказания помощи жертвам и их семьям и получению более точной информации об их эффективном внедрении.

107. Наблюдатель от ACVFFI предварила свое представление документа WP/270 выражением признательности Организации за ее руководящую роль в принятии *"Основных принципов ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Дос 9998) в марте 2013 года и за последующую деятельность по их внедрению. Она подчеркнула необходимость продолжать деятельность в этом направлении и повысить статус Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до уровня Стандарта, что было предложено ACVFFI в документе WP/270, а также Испанией, Италией, Малайзией и Мексикой в документе WP/137 Revision No. 1. Наблюдатель от ACVFFI подчеркнула, что помимо деятельности, к которой призывает резолюция А38-1 Ассамблеи, государства, эксплуатанты ВС и аэропорты играют важную роль в реализации указанной политики ИКАО. Отметив, что ИАТА и МСА поддержали включение соответствующих вопросов протокола (ВП) о помощи семьям в проверки, проводимые в рамках УППКБП ИКАО, она подчеркнула, что это позволит решить этот вопрос и обеспечить эффективную реализацию политики оказания помощи семьям. В документе WP/270 Ассамблее предлагается призвать Совет повысить статус Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до уровня международного Стандарта, и включить вопросы протокола в проверки, проводимые в рамках УППКБП ИКАО, что позволит проверять выполнение Рекомендуемой практики 8.46 в каждом государстве-члене.

108. Наблюдатель от ACVFFI подчеркнула, что инвестиции в безопасность полетов, в отношении которых ACVFFI внесла свой вклад благодаря своим знаниям и опыту, также означают уделение особого внимания гуманитарным последствиям авиационных происшествий. В память более шестисот жертв недавних авиационных происшествий в Германии, Испании и Пакистане и всех других жертв она призвала Ассамблею поддержать документ WP/270 и предложенные в нем меры.

109. Наблюдатель от ACVFFI также высказалась в поддержку документов WP/137 Revision No. 1 (Испания) и WP/247 (Бразилия), а также предлагаемой Советом в документе WP/32 обновленной резолюции Ассамблеи об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, которая заменит резолюцию А38-1 Ассамблеи.

Обсуждение

110. Делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) высказался в поддержку документов WP/32 (Совет) и WP/137 Revision No. 1. Подтвердив солидарность его государства с ACVFFI и поддержку ее инициатив, а также выразив признательность ACVFFI за решительность, самоотверженность и приверженность дальнейшему прогрессу в обеспечении оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, он также поддержал документ WP/270.

111. Делегат Италии высказался в поддержку документа WP/32, в особенности содержащегося в нем проекта резолюции Ассамблеи. Он подчеркнул, что необходимо оказывать помощь пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям в глобально согласованном порядке, применяя национальное законодательство государств и учитывая в первую очередь потребности и чувства людей, пострадавших в происшествиях. Делегат Италии высказал твердое убеждение, что международное авиационное сообщество и государства должны проводить надлежащую политику и соответствующее планирование в области оказания помощи пострадавшим и их семьям, как отмечено в документе WP/137 Revision No. 1.

112. Делегат Соединенных Штатов Америки напомнил, что в 1996 году после нескольких авиационных происшествий в Соединенных Штатах Америки в законодательство Соединенных Штатов Америки было внесено положение о помощи семьям. За прошедшие 20 лет Соединенные Штаты Америки стали свидетелями растущего внимания к вопросу об оказании надлежащей помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Делегат Соединенных Штатов Америки поддержал документы WP/32, WP /137 Revision No. 1, WP/247 и WP/270.

113. Ссылаясь на документы WP/137 Revision No. 1 (Испания, Италия, Малайзия и Мексика) и WP/270 (ACVFFI), делегат Соединенного Королевства согласился с предыдущими ораторами в том, что ИКАО и ее государства-члены обязаны оказывать всемерную помощь пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, пережившим такие трагические события, и заботиться о них в ходе расследования, которое может оказаться тревожным и неприятным для них. В частности, он призвал государства обмениваться опытом, чтобы дать возможность другим государствам усовершенствовать свою деятельность в этой области, как предлагается в документе WP/247 (Бразилия), чтобы извлечь полезные уроки из таких ужасных событий.

114. Указав, что его государство желает оказать содействие в этом вопросе, делегат Соединенного Королевства выразил полную поддержку п. а) в части "Действия" в краткой справке документа WP/137 Revision No. 1, призвав государства принять надлежащие меры с целью реализации положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" об оказании помощи пострадавшим и документа "*Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*" (Doc 9998). В отношении пп. b) и c) раздела "Действия", делегат Соединенного Королевства считает преждевременным повышать статус Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до уровня Стандарта и вводить новую Рекомендуемую практику. Поскольку Рекомендуемая практика 8.46 только недавно была включена в Приложение 9, делегат Соединенного Королевства считает, что было бы лучше предусмотреть немного больше времени для того, чтобы ИКАО могла тщательно рассмотреть вопрос об ее эффективности и определить, есть ли необходимость в ее усовершенствовании. Касаясь п. c) в части "Действия", делегат Соединенного Королевства согласился, что аэропорты и эксплуатанты должны разработать планы по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, но предложил, чтобы вопрос о внесении соответствующей Рекомендуемой практики в Приложение 9 был передан Группе экспертов по упрощению

формальностей (FALP) для тщательного рассмотрения перед передачей его на рассмотрение Совету.

115. В отношении п. d) в части "Действия" документа WP/137 Revision No. 1, делегат Соединенного Королевства выступил за то, чтобы рассмотреть необходимость включения в УППКБП новых вопросов протокола, касающихся уровня внедрения положений и политики в области оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, как части работы, осуществляемой в настоящее время в рамках более широкого вопроса о том, как в будущем может быть проверен уровень внедрения Стандартов Приложения 9, не связанных с авиационной безопасностью, и возможна ли такая проверка. В этой связи он напомнил, что использование контрольного перечня соблюдения положений в таких случаях было опробовано ранее в 2016 году.

116. Делегат Ливана поддержал документы WP/32, WP/137 Revision No. 1, WP/247 и WP/270. Ссылаясь на проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в документе WP/32, который должен заменить резолюцию А38-1 Ассамблеи, он выразил поддержку, в частности включению нового п. 6 преамбулы относительно статьи 28 Монреальской конвенции 1999 года и резолюции № 2, принятой на Монреальской конференции, и нового п. 15 преамбулы о включении в 2015 году в Приложение 9 положения, касающегося принятия государствами законодательства, правил и/или принципов оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Делегат Ливана отметил, что его государство гордится своим участием в подготовке Монреальской конвенции, получившей международное признание, поскольку она направлена на удовлетворение непосредственных финансовых потребностей пострадавших в авиационных происшествиях и их семьям путем незамедлительного предоставления предварительных выплат авиаперевозчиками, участвующими в происшествии.

117. Подводя итоги обсуждения, заместитель директора по обеспечению безопасности полетов (DD/SAF) указал, что Исполнительный комитет высоко оценивает деятельность Совета по принятию Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9, касающейся принятия государствами законодательства, правил и/или принципов оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и согласился рекомендовать пленарному заседанию принять новую резолюцию Ассамблеи о помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, предлагаемую Советом в документе WP/32, которая заменит резолюцию А38-1 Ассамблеи.

118. В отношении документа WP/247 (Бразилия), Исполнительный комитет, напомнив, что первый из SARPS ИКАО, касающихся принятия государствами законодательства, правил и/или принципов оказания такой помощи, был включен в Приложение 9 25 февраля 2016 года, согласился рекомендовать пленарному заседанию предложить Совету рассмотреть возможность созыва глобального совещания ИКАО, касающегося помощи семьям, после 2019 года, когда государства уже получают достаточный опыт в этой области.

119. В отношении документа WP/137 Revision No. 1 (Испания, Италия, Малайзия и Мексика), отметив заслуживающие одобрения инициативы, предпринятые Советом за последние годы, включая принятие Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9, Исполнительный комитет поддержал предложение о том, что страдания, испытываемые пострадавшими в авиационных происшествиях и их семьями, могут быть еще в большей мере уменьшены с помощью реализации надлежащих планов помощи семьям эксплуатантами воздушных судов и аэропортов, как рекомендуется в документе "*Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*" (Дос 9998).

120. Ссылаясь на документ WP/270 (ACVFFI), Исполнительный комитет согласился с тем, что документы "*Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*" (Дос 9998), "*Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*" (Дос 9973), а также внесение 25 февраля 2016 года Рекомендуемой практики 8.46 в Приложение 9 значительно повысили уровень оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям в глобальном масштабе. Напомнив, что соответствующие ВП были включены в поправку к ВП УППКБП (начнет применяться в январе 2017 года), Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию, чтобы Совету было поручено тщательно рассмотреть предложение о повышении статуса Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до уровня Стандарта, а также разработать Рекомендуемую практику, касающуюся надлежającego внедрения плана помощи семьям эксплуатантами воздушных судов и аэропортов, после рассмотрения результатов проверок УППКБП.

121. Исполнительный комитет согласился отложить представление документов, касающихся инфекционных болезней и дезинсекции воздушных судов, следующего поколения авиационных специалистов и "*Программы ИКАО по гендерному равенству*", на следующее заседание, на котором будут рассмотрены указанные вопросы политики высокого уровня.

122. Заседание было закрыто в 17:20.

Протокол восьмого заседания
(Понедельник, 3 октября 2016 года, 09:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 31 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

Инфекционные болезни и дезинсекция воздушных судов

- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки

Следующее поколение авиационных специалистов

- *Программа ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP)*

- Документ, представленный Доминиканской Республикой

Программа ИКАО по гендерному равенству: Содействие участию женщин в деятельности глобального авиационного сектора

- *Программа ИКАО по гендерному равенству: Содействие участию женщин в деятельности глобального авиационного сектора*

- Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой

- Информационный документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами

- Информационный документ, представленный Соединенными Штатами Америки

- Информационный документ, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)

2. Пункт 24 повестки дня. Управление людскими ресурсами

- *Управление людскими ресурсами*

- Информационный документ, представленный Китаем

3. Пункт 25 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО

- *Кадровая ситуация в ИКАО*

4. Пункт 26 повестки дня. Многоязычие в ИКАО

- *Многоязычие в ИКАО*

- Документ, представленный Колумбией от имени государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)
- Документ, представленный Российской Федерацией

5. Пункт 27 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО

- *Повышение эффективности и действенности ИКАО*
- *Рассмотрение вопроса о низком уровне ответов государств на письма государствам ИКАО*
- Документ, представленный Кубой
- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Информационный документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- *Выездное заседание Совета по вопросам стратегии как механизм повышения эффективности и действенности ИКАО*
- Документ, представленный ABIS Group, CERG, NORDIACO и Чили
- Информационный документ, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК)

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 31 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

1. Комитет возобновил (EX/7) и завершил рассмотрение пункта 31 повестки дня, начав с вопроса об инфекционных болезнях и дезинсекции воздушных судов.

Инфекционные болезни и дезинсекция воздушных судов

2. Делегат Соединенных Штатов Америки представил документ WP/84 (*Потребность в инструктивном материале по оценке риска и в функциональных критериях в области дезинсекции воздушных судов*), в котором подчеркнуто, что ИКАО необходимо сотрудничать со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) в разработке функциональных нормативных правил, основанных на оценке рисков, для нехимической и химической дезинсекции воздушных судов. Предлагаемый триединый подход к предотвращению распространения международным воздушным транспортом переносчиков инфекции предусматривает использование согласованных функциональных критериев для нехимической, а также химической дезинсекции; предоставление ВОЗ конкретного инструктивного материала по компонентам научной модели оценки риска для использования государствами при принятии решения о том, следует ли требовать дезинсекции воздушных судов; а также предоставление эффективных средств обмена информацией о борьбе с переносчиками инфекции, мерах по дезинсекции и о положении дел в международных аэропортах. Добавление к документу содержит проект

резолюции по функциональным критериям и инструктивный материал по дезинсекции воздушных судов и мерах по борьбе с переносчиками инфекции, который заменит резолюцию A37-14 (*Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины воздушных судов, выполняющих международные рейсы*).

Обсуждение

3. Выразив поддержку предлагаемым действиям и проекту резолюции, содержащемуся в документе WP/84, делегат Швеции подчеркнула необходимость оценки эффективности нехимических методов дезинсекции воздушных судов ввиду возможной неэффективности некоторых химикатов, ограничений, введенных некоторыми государствами на использование аэрозолей, а также возможных проблем в области здоровья населения. Она также приветствовала создание ИКАО реестра мер борьбы с переносчиками инфекции в аэропортах, который поможет государствам принимать обоснованные решения о применении превентивных мер по борьбе с трансмиссивными заболеваниями и усовершенствовать систему превентивных мер на международном уровне.

4. Также выразив поддержку и признательность в отношении документа WP/84, наблюдатель от Международной федерации работников транспорта (МФТ) подчеркнул эффективность использования альтернативных нехимическим методов дезинсекции для решения проблем, связанных с использованием инсектицидов.

5. Заместитель директора по обеспечению безопасности полетов (DD/SAF) проинформировал Комитет, что Секретариат начал разрабатывать функциональные критерии тестирования нехимических методов дезинсекции. Началась первоначальная разработка проекта модели, которая будет использоваться государствами для определения потребности в дезинсекции воздушных судов, и она будет продолжена в сотрудничестве с ВОЗ в рамках "Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения" (CAPSCA). Кроме того, реестр мер борьбы с переносчиками инфекции в аэропортах доступен на внешнем сайте ИКАО, что облегчает обмен информацией о мерах, принятых в международных аэропортах. Комитет был также информирован, что химическая дезинсекция будет по-прежнему применяться на грузовых рейсах.

6. По результатам обсуждения Исполнительный комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять проект резолюции о функциональных критериях и инструктивном материале по вопросам дезинсекции воздушных судов и мерам по борьбе с переносчиками инфекции, представленный в добавлении к документу WP/84.

Следующее поколение авиационных специалистов

7. Генеральный секретарь представила документ WP/33, в котором приводится информация о реализации программы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP). Признавая важность этой работы, Организация повысила статус инициативы NGAP до уровня программы ИКАО, цели которой включены в бизнес-план ИКАО, Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальный аэронавигационный план (ГАНП). Тем не менее успех программы NGAP зависит от поддержки со стороны государств, международных организаций, авиационной отрасли и научного сообщества. С этой целью Ассамблее предлагается принять содержащийся в документе проект резолюции о повышении статуса инициативы NGAP и призвать поддержать эту программу, чтобы обеспечить наличие контингента высококвалифицированных авиационных специалистов для работы в системе международного воздушного транспорта в будущем.

8. Делегат Доминиканской Республики представил документ WP/329 (*Предложение о разработке в рамках программы NGAP плана популяризации авиационных профессий*), в котором его государство подчеркивает необходимость надлежащей подготовки, чтобы удовлетворить ожидаемый будущий спрос на высокопрофессиональных авиационных специалистов, и предлагает провести аналитическую работу и подготовить план действий, который может быть поддержан ИКАО с помощью Целевой группы по следующему поколению авиационных специалистов и благодаря участию центров Программы TRAINAIR Plus и который может быть использован государствами в качестве модели для разработки стратегий, обеспечивающих связь между ведомствами гражданской авиации и учебными заведениями, что поможет обеспечить наращивание потенциала авиационных специалистов.

9. Было принято к сведению, что были представлены два информационных документа: документ WP/458 (*Aportes de la República Dominicana a las iniciativas NCLB y NGAP en materia de formación de personal y asistencia a los Estados de la región – только на испанском языке*) – Доминиканской Республикой; и документ WP/457 (*UAE international cooperation – только на английском языке*) – Объединенными Арабскими Эмиратами.

Обсуждение

10. Выразив поддержку документу WP/33, делегат Пакистана заявил, что NGAP содержит наилучшее решение проблемы удовлетворения ожидаемого спроса на высокопрофессиональных авиационных специалистов. Он подчеркнул желание Пакистана внести свой вклад в программу NGAP в виде кадровых ресурсов.

11. Делегат Эфиопии подчеркнул настоятельную необходимость в помощи со стороны ИКАО в создании и расширении сети центров по подготовке авиационного персонала для удовлетворения потребности в таких специалистах, особенно в развивающихся государствах. Выразив признательность деятельности ИКАО по решению этой серьезной проблемы путем включения программы NGAP в бизнес-план Организации, он одобрил документ WP/33 и соответствующий проект резолюции.

12. Поздравив Доминиканскую Республику с ее инициативой (WP/329), делегат Испании высказалась в поддержку предлагаемого плана действий с помощью Целевой группы NGAP и участия Программы TRAINAIR PLUS (TPP). Она подчеркнула необходимость того, чтобы план действий охватывал не только существующие авиационные дисциплины, но также новые и перспективные, такие как анализ данных, и был связан с соответствующими предложениями, выдвинутыми ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем в других документах, таких как документ WP/105 (*Решение проблем в области наращивания потенциала*).

13. Решительно поддержав меры, предложенные Доминиканской Республикой в документе WP/329, а также мнение, выраженное делегатом Испании, делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) подчеркнул важность освоения новых авиационных профессий, которые не обязательно относятся к технической области, однако также необходимы для безопасного и последовательного развития. В качестве примера он упомянул авиационных юристов, специалистов по статистике и экономистов.

14. Отметив, что его государство полностью поддерживает меры, предлагаемые в документе WP/33, и соответствующий проект резолюции, делегат Малайзии подчеркнул, что его государство будет продолжать предоставлять содействие государствам в наращивании потенциала с помощью Программы технического сотрудничества.

15. Также полностью поддержав документ WP/33, делегат Республики Корея подчеркнул необходимость решить проблему предстоящей нехватки пилотов с помощью программы NGAP.

16. В связи с отсутствием других замечаний, Комитет согласился рекомендовать Ассамблее предпринять действия, предлагаемые в краткой справке документа WP/33, а именно: а) принять к сведению ход реализации программы NGAP; б) призвать государства, международные организации, авиационную отрасль, научное сообщество и сеть центров Программы TRAINAIR PLUS (ТПП) принять участие в программе NGAP и оказывать поддержку ИКАО путем выделения ресурсов (кадровых, финансовых и информационных), поскольку программа NGAP не включена в бюджет Регулярной программы ИКАО на следующий трехлетний период; с) поручить Генеральному секретарю обновить документ "Глобальные и региональные прогнозы на 20-летний период" (Doc 9956) с учетом принципа гендерного равенства и обеспечить свободный доступ к нему всем заинтересованным лицам; и d) принять проект резолюции, представленный в добавлении к этому документу.

17. Комитет также принял к сведению документ WP/329 и отметил, что для выполнения предлагаемых работ потребуются дополнительные финансовые и людские ресурсы.

Программа ИКАО по гендерному равенству: Содействие участию женщин в деятельности глобального авиационного сектора

18. Генеральный секретарь представила документ WP/78, в котором содержится предложение Совета создать программу ИКАО по гендерному равенству на основе уже имеющихся достижений. Учитывая последние глобальные разработки, посвященные обеспечению гендерного равенства, такие как Цель Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР) № 5, касающаяся *обеспечения гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин*, эта важная инициатива содействовала активной совместной работе ИКАО и государств по созданию основы для привлечения общественного внимания к этому вопросу и укрепления гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин в ИКАО и глобальном авиационном секторе. Обновленная резолюция, призванная заменить резолюцию A36-27 (*Гендерное равенство*), представлена в добавлении А к документу.

19. Комитет принял к сведению, что в рамках этого пункта были предложены следующие два информационных документа: документ WP/410 (*Compliance with Annex 9, Chapter 5, Standards 5.26 through 5.29 – только на английском языке*), представленный Соединенными Штатами Америки; и документ WP/305 (*Предупредительные меры в отношении незаконного траффика объектов дикой природы с помощью коммерческой авиации*), представленный ИАТА.

Обсуждение

20. Решительно поддержав документ WP/78, делегат Аргентины поздравил ИКАО с инициативой, направленной, в частности, на увеличение доли женщин-специалистов в общественном и частном секторах гражданской авиации. Подчеркнув важность контроля Секретариата над прогрессом в достижении гендерного равенства на всех уровнях структуры ИКАО, ее государств-членов и авиационной отрасли, он подчеркнул необходимость принятия следующих мер: призвать государства-члены выбирать женщин представителями в руководящие и технические органы ИКАО с учетом их технической и управленческой квалификации и опыта; оптимизировать сбор данных от государств-членов и авиационной отрасли и установить ключевые показатели эффективности (КПЭ) по гендерному вопросу в авиации на основе предоставленной статистики; а также организовать учебные курсы и повысить их доступность для женщин с

помощью целевых грантов. Делегат Аргентины подчеркнул, что, содействуя достижению Цели 5 ООН, ИКАО с помощью своей программы по гендерному равенству достигнет цели "Ни одна женщина не остается без внимания".

21. Также высказавшись в поддержку предлагаемой программы, делегат Норвегии подчеркнул, что гендерное равенство является одной из основ, на которых было построено современное общество, и заявил, что это утверждение также применимо к авиационной отрасли.

22. Напомнив, что она является одним из представителей в Совете, которые подготовили предлагаемую резолюцию, делегат Польши высказалась в поддержку резолюции и заявила, что резолюция могла бы быть поддержана всеми, поскольку направлена на достижение Цели 5 ООН и усиление предыдущих мер, осуществленных ИКАО в отношении расширения прав и возможностей женщин и обеспечения гендерного равенства.

23. Высоко оценив работу Совета ИКАО в этой области и полностью поддержав меры, предлагаемые в документе WP/78, а также замечания, сделанные делегатом Аргентины, делегат Швеции подчеркнул, что любая организация является более успешной и эффективной, если она в полной мере использует потенциал женщин для выполнения текущих задач и решения будущих проблем. Отметив проактивные меры и инициативы, предпринимаемые для привлечения женщин в авиационную отрасль на национальном и региональном уровне, он подчеркнул, что ИКАО необходимо сделать то же самое, не только расширяя возможности участия женщин в ее работе, но также способствуя увеличению количества женщин – квалифицированных специалистов, претендующих на должности в ИКАО.

24. Делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) поздравил представителей в Совете от Австралии, Португалии, Японии, Объединенных Арабских Эмиратов, Никарагуа, Кении и в особенности Польши с разработкой указанного проекта резолюции по программе ИКАО по гендерному равенству и с выдвижением этой инициативы. С энтузиазмом поддержав меры, предлагаемые в документе WP/78, он подчеркнул, что на всех лежит обязанность достичь цели, обозначенной в этой резолюции. В этой связи делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) заявил о создании правительством Венесуэлы Министерства по вопросам женщин и гендерного равенства.

25. Отметив, что политика гендерного равенства осуществляется в секторе гражданской авиации его государства, делегат Сальвадора поблагодарил Совет за его предложение создать программу ИКАО по гендерному равенству и высказался в ее поддержку, надеясь, что другие государства-члены также поддержат эту инициативу.

26. Делегат Никарагуа привлек внимание к необходимости увязать документ WP/78 с документом WP/74 (*Управление людскими ресурсами*), представленным Советом в рамках пункта 24 повестки дня, чтобы обеспечить равное участие мужчин и женщин в авиационной отрасли.

27. Выразив поддержку документу WP/78, делегат Перу подчеркнула, что создание программы ИКАО по гендерному равенству и контроль за ее внедрением в ИКАО, государствах-членах и авиационной отрасли являются необходимыми мерами для повышения значения гендерного равенства во всех аспектах авиационной отрасли. Она подчеркнула, что в Перу гендерное равенство и ликвидация дискриминации является государственной политикой.

28. Признав, что в ближайшие годы будет наблюдаться серьезная нехватка квалифицированных кадров в некоторых технических областях авиации в связи с ожидаемым

ростом авиационного сектора и очень высоким коэффициентом выбытия кадров, делегат Соединенного Королевства приветствовал документ WP/78. Отметив, что среди пилотов гражданской авиации во всем мире только 0,6 % женщин, он подчеркнул, что все государства обязаны исправить эту ситуацию. Делегат Соединенного Королевства отметил в этой связи, что его государство поддерживает резолюцию A/RES/69/151 Генеральной ассамблеи ООН по гендерному равенству и "*Повестку дня ООН в области устойчивого развития на период до 2030 года*". Соединенное Королевство также весьма поддерживает программу ИКАО по гендерному равенству, оно при этом признает, что гендерный профиль Организации в значительной степени отражает соответствующее положение в тех государствах, которые поставляют кадры для ИКАО. Подчеркнув, что обязанностью государств и партнеров авиационной отрасли является объединение усилий по привлечению женщин в авиацию в качестве сотрудников и внедрение мер по их удержанию на рабочих местах, делегат Соединенного Королевства отметил, что основной задачей является создание компетентного и надежного кадрового состава для обеспечения устойчивого роста авиации. Он поддержал замечания, сделанные делегатом Аргентины в этой связи. Делегат Соединенного Королевства считает, что одним из наиболее полезных аспектов программы ИКАО по гендерному равенству является обмен передовым опытом между государствами и авиационной отраслью по привлечению, найму и удержанию на рабочих местах женщин в технических авиационных областях в целях одновременного решения проблемы нехватки женщин и нехватки квалифицированного персонала в авиации.

29. Одобрив документ WP/78, делегат Австрии выразила полную поддержку предлагаемым мерам и проекту резолюции. Согласившись с тем, что обмен передовым опытом в вопросе обеспечения гендерного равенства является полезной идеей, она предложила с этой целью предусмотреть платформу для обмена данными о кадровых ресурсах. Подчеркнув важность ключевых моделей в решении гендерных проблем, делегат Австрии выразила уверенность в том, что поскольку Генеральным секретарем ИКАО является женщина, Организация достигнет своих целей в этой области. Она одобрила выступления всех предыдущих ораторов, в особенности выступление делегата Аргентины.

30. Также поддержав этот документ, делегат Саудовской Аравии указал, что он считает гендерное равенство достижимой целью, поскольку оно является частью социальной справедливости. Отметив необходимость в квалифицированных специалистах, он подчеркнул, что гендерное равенство может быть обеспечено с учетом удовлетворения этой потребности.

31. Разделяя это мнение, делегат Судана подчеркнул важность основанного на компетенциях подхода к найму персонала вместо простого увеличения количества должностей, занятых женщинами.

32. Выразив полную поддержку документу WP/78, делегат Южной Африки отметил, что его государство выиграло от увеличения числа женщин в руководстве, особенно в авиационной отрасли, где в настоящее время женщины занимают посты министра и заместителя министра транспорта и директора ведомства гражданской авиации. Напомнив о замечаниях, сделанных делегатом Соединенного Королевства, он призвал ИКАО и ее государства-члены предпринять конкретные шаги с тем, чтобы обеспечить корректировку многих других еще остающихся диспропорций и достичь гендерного равенства.

33. Поблагодарив Совет ИКАО за деятельность по обеспечению гендерного равенства, делегат Бельгии также выразила полную поддержку документа WP/78. Присоединившись к мнениям, высказанным делегатом Аргентины и всеми другими ораторами, она вновь подтвердила важность обмена передовой практикой и ключевыми моделями в области гендерного равенства.

34. Делегаты Монако, Нигерии, Парагвая, Свазиленда, Турции и Шри-Ланки поддержали документ WP/78, причем делегат Шри-Ланки подчеркнул важность популяризации работы в авиации среди девочек начиная со школы.

35. Выразив полную поддержку документу WP/78, наблюдатель от ИАТА вновь подтвердил, что все несут ответственность за достижение гендерного равенства в глобальном авиационном секторе.

36. Поблагодарив всех ораторов за полную поддержку гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин, Генеральный секретарь согласилась, что благодаря совместным усилиям по обеспечению гендерного равенства и участия женщин в глобальном авиационном секторе, ИКАО, ее государства-члены и авиационная отрасль могут достигнуть значительных успехов. Подчеркнув, что гендерное равенство и расширение прав и возможностей женщин будет частью программы NGAP, она указала, что ИКАО будет сотрудничать с другими организациями ООН, такими как ЮНЕСКО, с целью популяризации в учебных заведениях работы в авиации, чтобы привлечь молодых людей, в особенности девушек, и таким образом расширить кадровый резерв. Генеральный секретарь подчеркнула, что карьеру в авиации могут сделать как мужчины, так и женщины.

37. Комитет признал важность инициативы по созданию программы ИКАО по гендерному равенству в качестве основы, в рамках которой могут решаться вопросы гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин не только в ИКАО, но также в глобальном авиационном секторе, и которая также поможет содействовать достижению Цели 5 ООН. Комитет также отметил, что действия, предложенные в документе WP/78, посвященном гендерному равенству, взаимосвязаны с приоритетными инициативами и определенными на следующий трехлетний период действиями в области управления людскими ресурсами, информация о которых приводится в документе WP/74, а также увязаны с планируемыми мероприятиями в рамках программы следующего поколения авиационных специалистов (NGAP) ИКАО, информация о которых приводится в документе WP/33. Было обращено внимание на принципы обеспечения равного доступа к образованию, совершенствования навыков и повышения квалификации и на перспективы профессионального роста в рамках глобального авиационного сообщества для всех девушек и юношей, женщин и мужчин. Было также отмечено, что основное внимание при назначении сотрудников в ИКАО должно уделяться необходимости обеспечения наивысшего уровня работоспособности, компетентности и добросовестности.

38. По итогам обсуждения, Комитет согласился рекомендовать Ассамблее утвердить предлагаемую программу ИКАО по гендерному равенству и соответствующие действия, указанные в разделе 2 документа WP/78, и принять проект резолюции, представленный в добавлении к указанному документу, которая заменит резолюцию A36-27.

Пункт 24 повестки дня. Управление людскими ресурсами

39. Генеральный секретарь представила документ WP/74, содержащий доклад, в котором описывается инициатива по совершенствованию процесса управления людскими ресурсами и укреплению этических норм, эффективности и транспарентности в Организации. В документе также выделены приоритетные направления, в которых основное внимание будет уделяться таким процессам как диверсификация кадров, управление кадровым потенциалом, мотивация и удержание персонала на рабочих местах, управление эффективностью деятельности, планирование сменяемости персонала, социальное обеспечение персонала и автоматизация процессов управления кадровыми ресурсами в целях дальнейшего совершенствования управления людскими ресурсами и содействия ИКАО в достижении ее стратегических целей и

удовлетворении организационных требований. Ассамблее предлагается: а) принять к сведению проводимые реформы и достижения Организации в деле совершенствования процесса управления людскими ресурсами; и б) одобрить первоочередные инициативы и будущие действия, определенные на трехлетний период в области управления людскими ресурсами, представленные в п. 9.1 документа WP/74 и соответствующие плану работы в области управления людскими ресурсами и связанным с ним результатам.

40. Комитет принял к сведению информационный документ WP/423 (*CAAC's support for ICAO in human resources – только на английском и китайском языках*), представленный Китаем.

Обсуждение

41. Делегат Китая высказался в поддержку различных мероприятий ИКАО в области совершенствования управления кадровыми ресурсами, представленных в документе WP/74.

42. Признав важность обеспечения в Организации преемственности на уровне старшего руководства, делегат Украины рекомендовал создать более эффективную систему оценки результатов работы сотрудников на таких старших должностях, сославшись на п. 2.4 документа WP/74, поскольку ограничение сроков службы для этих должностей может отрицательно сказаться на преемственности в работе ИКАО и на институциональной памяти Организации.

43. Делегат Объединенной Республики Танзания выразил решительную поддержку документу WP/74.

44. Также выразив поддержку этому документу, делегат Грузии поблагодарила ИКАО, Совет и Секретариат за большую работу по совершенствованию управления людскими ресурсами. Присоединившись к мнению делегата Украины, она подчеркнула, что ИКАО выиграла бы от увеличения числа сроков службы, разрешенных для сотрудников на руководящих должностях, или от пересмотра вопроса, представленного в пункте 2.4.

45. Делегат Турции полностью поддержал документ WP/74, а также замечания, сделанные делегатами Украины и Грузии.

46. Также поддержав этот документ, делегат Саудовской Аравии заявил, что было бы полезно осуществить проекты технической помощи во всех регионах мира.

47. Также поддержав этот документ, делегат Малайзии подчеркнул важность включения вопроса планирования сменяемости персонала в мероприятия в следующем трехлетнем периоде.

48. В ответ на обеспокоенность, высказанную делегатами Украины, Грузии и Турции, Генеральный секретарь предложила, чтобы вопрос об ограничениях сроков службы сотрудников на руководящих должностях был возвращен на рассмотрение Совета.

49. В связи с отсутствием других замечаний, Исполнительный комитет согласился рекомендовать Ассамблее предпринять действия, предлагаемые в документе WP/74 и а) принять к сведению проводимые реформы и достижения Организации в деле совершенствования процесса управления людскими ресурсами; и б) одобрить первоочередные инициативы и будущие действия,

определенные на трехлетний период в области управления людскими ресурсами, представленные в п. 9.1 документа WP/74 и соответствующие плану работы в области управления людскими ресурсами и связанным с ним результатам; и с) передать на рассмотрение Совета вопрос об ограничениях сроков службы сотрудников на руководящих должностях.

Пункт 25 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО

50. Генеральный секретарь представила документ WP/73 [с исправлением № 1 (только на английском, французском и арабском языках)], в котором Совет представил информацию о кадровом составе ИКАО по состоянию на 31 декабря 2013, 2014 и 2015 годов. В него также включена информация по вопросу справедливого географического представительства (СГП) и гендерного равенства, а также результаты анализа назначений на должности категории специалистов и выше и их влияние на СГП и гендерное равенство, а также демографические данные кадровых ресурсов, включая возраст, стаж работы и предполагаемый срок выхода на пенсию. Ассамблее предлагается: а) принять к сведению доклад, представленный в документе WP/73; и б) призвать государства-члены сотрудничать с Секретариатом ИКАО в целях привлечения и сохранения многонационального, гибкого и мотивированного кадрового состава.

Обсуждение

51. Поддержав документ, делегат Южной Африки предложил рассмотреть предложение о запросе одобрения государствами-членами кандидатур сотрудников, назначенных ИКАО, поскольку они заинтересованы в соблюдении СГП и гендерного равенства в Организации.

52. Выразив признательность за информацию, представленную в документе WP/73, делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) подчеркнул, что ИКАО должна стремиться к обеспечению надлежащего сбалансированного распределения должностей категории специалистов и более высоких категорий. Он предложил, чтобы ИКАО нашла способы регулировать финансирование должностей, особенно в области административного и оперативного обслуживания (АОС), из внебюджетных фондов, поскольку если уровень финансирования будет снижен, это может оказать негативное влияние на работу ИКАО.

53. Обратившись к вопросу, поднятому делегатом Венесуэлы (Боливарианская Республика), делегат Испании предложил Ассамблее рассмотреть дисбаланс между должностями уровней D-1 и D-2 и должностями категории специалистов, чтобы обеспечить привлечение лучших специалистов на должности в различных программах ИКАО, ограничив количество должностей руководителей высшего звена.

54. В связи с отсутствием других замечаний, Исполнительный комитет согласился рекомендовать Ассамблее предпринять действия, предлагаемые в документе WP/73 и: а) принять к сведению представленный в нем доклад; б) призвать государства-члены сотрудничать с Секретариатом ИКАО в целях привлечения и сохранения многонационального, гибкого и мотивированного кадрового состава.

Пункт 26 повестки дня. Многоязычие в ИКАО

55. Генеральный секретарь представила документ WP/43, содержащий доклад Совета о внедрении политики и решений в целях содействия распространению многоязычия в ИКАО и повышению эффективности и действенности лингвистического обслуживания. Учитывая важность многоязычия для распространения документации ИКАО во всем мире и надлежащего

функционирования Организации и ее постоянных органов, лингвистическое обслуживание, предоставляемое ИКАО на шести рабочих языках, основано на принципах обеспечения лингвистического паритета, качества обслуживания, одновременности распространения и использования передовой практики ООН в области лингвистического обслуживания. Решение вопросов, связанных со значительным сокращением финансирования начиная с 2008 года, и соответствующих проблем, стоящих перед Секретариатом в области письменных переводов, устных переводов и публикаций, было обеспечено путем повышения эффективности благодаря оптимизации имеющихся ресурсов и внедрению передовых технических инструментов, что позволило лингвистической службе справляться с постоянно увеличивающимся спросом на ее услуги. Кроме того, дополнительные меры предложены в проекте бюджета Регулярной программы на трехлетний период 2017–2019 годов. Ассамблее предлагается: а) принять во внимание деятельность ИКАО в поддержку многоязычия в ИКАО; и б) поощрять государства-члены активно сотрудничать с Секретариатом ИКАО в области продвижения многоязычия как неотъемлемой части программ и деятельности Организации.

56. От имени 23 государств – членов ЛАКГА, делегат Колумбии представил документ WP/355 (*Политика ИКАО в области лингвистического обслуживания*), в котором подчеркивается необходимость надлежащего уровня лингвистического обслуживания на официальных рабочих языках ИКАО для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности и обслуживания других областей деятельности Организации. Чтобы ИКАО могла продолжать предоставлять государствам-членам качественное лингвистическое обслуживание, особенно ввиду того, что финансирование лингвистического обслуживания на 2017–2019 годы не будет увеличено, что представляет угрозу многоязычию, государства – члены ЛАКГА предложили Ассамблее: а) вновь подтвердить необходимость поддержки принципа многоязычия в работе ИКАО, представляющей интерес для испаноговорящего региона; б) продолжить поиск новых методов и процедур для повышения эффективности и обеспечения того, чтобы ИКАО могла и впредь предоставлять качественное обслуживание своим государствам-членам; и с) просить Ассамблею предоставить региональным бюро полномочия на разработку механизмов возмещения затрат, позволяющих им осуществлять официальные письменные переводы документов ИКАО.

57. Делегат Российской Федерации представил документ WP/357 (*Многоязычие – один из основополагающих принципов для достижения целей ИКАО как специализированного учреждения ООН*), в котором отмечены последствия сокращения лингвистического обслуживания для работы Организации и ее государств-членов, особенно для участия неанглоговорящих государств-членов в процессах разработки и внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и реализации инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) ИКАО. В соответствии с резолюциями A22-29, A24-21 и A37-25 Ассамблеи, а также с докладом Объединенной инспекционной группы "Многоязычие в организациях системы Организации Объединенных Наций: ход внедрения многоязычия" (JIU/REP/2011/4), Российская Федерация предлагает Ассамблее согласиться с предлагаемыми мерами, представленными в п. 5 документа WP/357 по обеспечению поддержки многоязычия как одного из основополагающих принципов Организации, чтобы содействовать справедливому доступу ко всем руководящим органам Организации и участию в них в соответствии с требованиями статьи 37 Чикагской конвенции, в которой подчеркивается необходимость сотрудничества государств-членов для обеспечения единообразия авиационных процедур и SARPS. Делегат Российской Федерации также воспользовался возможностью и поддержал документ WP/355, представленный ЛАКГА.

Обсуждение

58. Выразив поддержку документу WP/43, делегат Аргентины заявил, что его государство осуществляет активное сотрудничество с ИКАО в обеспечении многоязычия как

неотъемлемой части программ и мероприятий Организации путем постоянной деятельности по подготовке испаноязычной версии внешнего сайта ИКАО. Он также вновь подтвердил поддержку документа WP/355, соавтором которого является его государство.

59. Делегат Испании выразил признательность Аргентине за деятельность в этой области. Также поддержав документ WP/43, он подчеркнул, что многоязычие является неотъемлемой частью работы всех организаций ООН и имеет огромное значение для деятельности ИКАО. Поддержав документ WP/355, делегат Испании рекомендовал, чтобы предложение ЛАКГА о предоставлении региональным бюро права разрабатывать системы возмещения издержек, дающие им возможность готовить официальные переводы для ИКАО, было передано на рассмотрение Совета. Выразив согласие с принципами, содержащимися в документе WP/357, делегат Испании предложил, чтобы вопрос о мерах, предлагаемых Российской Федерацией в п. 5 этого документа, был адресован ИКАО в целом, а не только Генеральному секретарю. Ссылаясь на п. 5 d), он подтвердил важность обеспечения по мере возможности переводческого обслуживания, по крайней мере всем совещаниям высокого уровня, заседаниям групп экспертов и международным симпозиумам. В отношении п. 5 h) делегат Испании подчеркнул необходимость того, чтобы Совет контролировал объем работ по устному и письменному переводу, передаваемых на внешний подряд, учитывая при этом средний уровень объема таких работ в других организациях системы ООН.

60. Выступая в поддержку мероприятий, предлагаемых в документе WP/43, и мнений, выраженных всеми предыдущими ораторами, делегат Саудовской Аравии подчеркнул значение многоязычия документации ИКАО, предоставляемой государствам-членам, чтобы помочь им во внедрении SARPS, особенно в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

61. Подчеркнув, что его государство придает огромное значение многоязычию в международных организациях, делегат Франции вновь подтвердил, что многоязычие является основой многостороннего подхода, и отметил, что любое негативное воздействие на лингвистическое разнообразие обеднит коллективную мысль. Подчеркнув, что Франция будет сохранять бдительность, чтобы противодействовать такому негативному воздействию на многоязычие в ИКАО, он высказался в поддержку предложений, представленных в документах WP/355 и WP/357. Делегат Франции подчеркнул, что активное содействие многоязычию должно быть общей целью Секретариата, государств-членов и других партнеров, поскольку оно повышает эффективность и действенность ИКАО, облегчает понимание и внедрение SARPS и полностью соответствует инициативе NCLB Организации.

62. Делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) поддержал документы, представленные Советом, ЛАКГА (членом которого является его государство) и Российской Федерацией. Выразив также признательность Аргентине за подготовку испаноязычной версии внешнего сайта ИКАО, он назвал это ценным вкладом и призвал другие государства и регионы поступить так же. Подчеркнув значение высококачественной и своевременной документации по SARPS, делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) указал, что лингвистическое обслуживание не должно восприниматься только как статья расходов, но также как вложение в работу по достижению целей ИКАО. Он подчеркнул, что в соответствии с документом WP/357, который согласуется с инициативой NCLB ИКАО, и замечаниями делегата Аргентины, "ни один язык не должен остаться без внимания", чтобы обеспечить эффективное и действенное участие ИКАО в безопасном и упорядоченном развитии международной гражданской авиации.

63. Полностью поддержав документы WP/355 (соавтором которого является его государство) и WP/357, а также мнение, выраженное делегатом Венесуэлы (Боливарианская Республика), делегат Никарагуа подчеркнул, что задержки с переводом документации, связанной с

SARPS, создают риск того, что государства не будут иметь достаточно времени для надлежащего анализа и внедрения SARPS. Он подчеркнул, что работа ИКАО по продвижению инициативы NCLB не будет иметь смысла, если государства не будут иметь доступа к необходимой технической документации на соответствующем языке, необходимой для внедрения SARPS.

64. Делегат Канады подчеркнул, что Канада, имеющая два государственных языка и отличающаяся культурным разнообразием, решительно поддерживает политику обеспечения постоянных многоязычных связей внутри ИКАО и с государствами-членами, но в рамках разумного и эффективного финансирования. Канада призвала ИКАО обеспечить равные условия и стабильность доступа государств-членов к материалам ИКАО на всех шести официальных рабочих языках Организации и одновременный выпуск официальной документации ИКАО на этих языках, поскольку любая задержка в выпуске документации по SARPS или других документов ИКАО на одном языке или на нескольких языках может создать среди государств-членов несогласованность и путаницу в реализации основных принципов политики ИКАО.

65. Присоединившись к замечаниям, сделанным предыдущими ораторами по поводу значения многоязычия, делегат Кот-д'Ивуар выразил решительную поддержку выступлению делегата Франции. В этой связи он отметил, что Кот-д'Ивуар, государственным языком которого является французский язык, является действительным членом Международной организации франкоязычных стран.

66. Также поддержав выступление делегата Франции, делегат Монако подчеркнул, что к вопросу многоязычия постоянно возвращаются не потому, что его важность ставится под сомнение, а потому, что он представляет собой существенную финансовую проблему для ИКАО. Поэтому он предложил в качестве прагматичного решения предложение о том, чтобы Секретариат представил на рассмотрение Совета ИКАО результаты исследования, проясняющего реальную стоимость лингвистического обслуживания, чтобы государства-члены могли определить его влияние на их взносы в ИКАО.

67. Выразив поддержку документам WP/43, WP/355 и WP/357, делегат Буркина-Фасо заявил, что предлагаемые в них меры позволят ИКАО достигнуть ее целей в рамках инициативы NCLB, как было указано делегатом Франции.

68. Поддержав указанные три документа, делегат Мозамбика отметил, что, хотя португальский язык был определен как седьмой наиболее распространенный язык, которым пользуются для общения около 330 млн человек в мире, и является официальным рабочим языком, в частности ООН, Африканского Союза и ЕС, он не является официальным рабочим языком ИКАО. Подчеркнув трудности, возникающие с переводом на португальский язык документов ИКАО, касающихся обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, переводчиками, которые не являются авиационными специалистами, он предложил Совету ИКАО еще раз обратиться к проблеме перевода таких документов на португальский язык.

69. Поддержав выступление делегата Мозамбика, делегат Португалии заявил, что инициатива ИКАО "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB) и "*Ни один язык не остается без внимания*" – это две стороны одной медали. Тем не менее он понимает позицию, выраженную делегатом Монако в связи с бюджетными ограничениями, и предлагает продолжить обсуждение этого вопроса.

70. Поддержав документы WP/43 и WP/355 (соавтором которого является ее государство), делегат Мексики подчеркнула, что ее государство поддерживает предлагаемый бюджет Регулярной программы Организации на 2017–2019 годы, а также многоязычие в ИКАО и

во всей системе ООН. Напомнив о существенном сокращении финансирования лингвистического обслуживания в ИКАО после 2008 года и соответствующем сокращении числа устных и письменных переводчиков, что отрицательно сказалось на многоязычии, она подчеркнула, что Ассамблее и Секретариату необходимо обеспечить, чтобы в будущем такая ситуация не повторилась.

71. Комитет признал, что лингвистическое обслуживание является неотъемлемой частью каждой программы ИКАО, играет важную роль в достижении всех стратегических целей Организации и глобального внедрения SARPS и PANS, а также представляет собой ключевое требование инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) ИКАО. Комитет также принял к сведению поддержку Аргентиной, Китаем и Саудовской Аравией перевода сайтов ИКАО на испанский, китайский и арабский языки.

72. По результатам обсуждения этого вопроса, Комитет согласился рекомендовать Ассамблее: а) поручить Совету тщательно отслеживать реализацию политики и решений, принятых им в целях повышения эффективности и результативности в вопросах лингвистического обслуживания, признавая, что многоязычие является основополагающим принципом достижения целей ИКАО; и б) поручить Совету провести дальнейший анализ и переоценку ресурсов, необходимых для обеспечения своевременной подготовки документов ИКАО, касающихся внедрения Стандартов, на всех рабочих языках ИКАО, а также провести дальнейший пересмотр необходимого для достижения этих целей объема работ, передаваемых на внешний подряд, учитывая при этом передовую практику других подобных организаций системы ООН.

Пункт 27 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО

73. Директор Административного управления (D/ADB) представил документ WP/75, в котором содержится доклад Совета о прогрессе, достигнутом руководящими органами и Секретариатом в деле повышения эффективности и действенности Организации. В этом докладе также сообщается об осуществляемых действиях и планируемых мерах по дальнейшему совершенствованию этой работы в течение 2017–2019 годов. Отметив осуществляемые инициативы, D/ADB подчеркнул, что они свидетельствуют о стремлении ИКАО постоянно повышать эффективность и действенность своей деятельности и продолжать работу по решению вопросов, связанных с рекомендациями государств-членов. Ассамблее предлагается принять к сведению прогресс, достигнутый в деле повышения эффективности и действенности Организации, а также одобрить меры по дальнейшему совершенствованию этой работы в ходе трехлетнего периода 2017–2018–2019 гг., указанные в документе.

74. Генеральный секретарь представила документ WP/22, в котором содержится доклад Совета по вопросу повышения уровня реагирования государств-членов на письма государствам и сообщается о действиях по решению этого вопроса, а также представлены результаты анализа положения дел и причин низкого уровня реагирования. Показатели включают результаты, полученные в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полётов (УППКБП) ИКАО, а также сведения, полученные от государств-членов о проблемах, с которыми они сталкиваются при ответах на письма государствам. Генеральный секретарь подчеркнула, что информация, предоставляемая государствами-членами, региональными группами, международными организациями и другими субъектами, имеет большую ценность для руководящих органов и Секретариата, поскольку она представляет собой всестороннюю обратную связь, которая помогает убедиться в том, что ИКАО решает реальные проблемы, а ограниченные ресурсы направляются на удовлетворение реальных потребностей. Далее она подчеркнула, что ИКАО по-прежнему стремится содействовать повышению уровня реагирования на письма государствам, одновременно принимая меры, чтобы

свести к минимуму сопутствующее административное бремя для государств-членов. Ссылаясь на действия, предлагаемые в п. 2.3 документа WP/22, Генеральный секретарь подчеркнула необходимость сотрудничества со стороны государств, в частности в вопросе реагирования на письма государствам в указанные сроки, чтобы ИКАО имела возможность решить проблемы, обозначенные в документе. Ассамблее предлагается принять соответствующий проект резолюции, содержащийся в добавлении к документу.

75. Делегат Кубы представил документ WP/119 (*Опыт Кубы в связи с получением, оценкой и обработкой писем государствам ИКАО*), в котором содержится описание порядка эффективного и своевременного реагирования Института гражданской авиации Кубы (IACC) на письма государствам ИКАО. Ассамблее предлагается распространить передовой опыт, упоминаемый в документе, среди других государств-членов и рассмотреть возможность включения некоторых элементов практики, упоминаемой в настоящем документе, в процедуры отслеживания сообщений, устанавливаемые ИКАО.

76. Делегат Соединенных Штатов Америки представил документ WP/86 (*Совершенствование внедрения положений, касающихся международной авиации*), в котором Соединенные Штаты Америки предлагают усовершенствовать процесс внедрения и пересмотра SARPS; настоятельно призывают государства отвечать на рассылаемые ИКАО письма государствам, касающиеся предлагаемых поправок к Приложениям и PANS; и рекомендуют региональным бюро ИКАО играть активную роль в поощрении представления ответов на письма государствам. Добавление к документу содержит предлагаемый обновленный текст для замены резолюции А38-11 "*Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях*". Делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что в результате продолжительного обсуждения в Технической комиссии документа WP/86 в рамках п. 35 повестки дня "*Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации*", его государство хочет предложить пересмотреть пункты 19 и 20 постановляющей части проекта резолюции, содержащиеся в этом документе, с целью уточнить цели информационного обмена через государства-члены. Исправленный текст является следующим (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

"19. ~~порукает ИКАО настоятельно призывает~~ государства-члены пересмотреть ~~существующие процессы разработки SARP и внести изменения, обеспечивающие включению предложений от более широкого круга заинтересованных сторон авиационной отрасли~~ свои процедуры разработки SARPS и привлечь к участию более широкий круг заинтересованных сторон авиационной отрасли;"

"20. ~~Порукает~~ просит ИКАО рассмотреть вопрос разработки ~~для государств-членов~~ стратегии перехода и информационного взаимодействия на этапах планирования и внедрения, которые в свою очередь должны содействовать проведению информационно-разъяснительной работы с заинтересованными сторонами ~~которая должна предусматривать привлечение групп заинтересованных сторон к сотрудничеству.~~"

77. Было принято к сведению, что Объединенные Арабские Эмираты представили информационный документ WP/320 (*Volume of ICAO correspondence – только на английском языке*).

Обсуждение

78. Делегат Китая высказался в поддержку различных мер, предпринятых ИКАО в целях повышения ее эффективности и действенности, описание которых приводится в документе WP/75.

79. Делегат Кубы отметила, что ее государство также приветствует прогресс, достигнутый в совершенствовании эффективности и действенности Организации. Тем не менее в отношении хранилища данных о зонах конфликтов (CZIR) (см. п. 2.3.1 документа WP/75), Куба хотела бы напомнить о существующем механизме в рамках Чикагской конвенции и Приложения 15 "*Службы аэронавигационной информации*", с помощью которого государства публикуют "*Извещения для пилотов*" (NOTAM), сообщая другим государствам о рисках для международной гражданской авиации в их соответствующих воздушных пространствах. По мнению Кубы, этот механизм, принятый государствами, сохраняет силу, и государствам рекомендуется его использовать. Ответственность ИКАО состоит в том, чтобы контролировать соблюдение государствами этого требования.

80. Куба считает, что ИКАО не должна была создавать параллельный механизм в виде CZIR, который используется для распространения недостоверной и непрозрачной информации о рисках для гражданской авиации, исходящих из зон конфликтов. Куба также придерживается мнения, что CZIR не "способствует установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира", как указано в преамбуле к Чикагской конвенции, и что CZIR может быть использовано таким образом, который негативно скажется на суверенитете и экономике государств. Поэтому Куба возражает против участия в CZIR. Куба считает, что этот вопрос находится скорее в компетенции Совета Безопасности ООН и что определение "зон конфликтов", используемое в целях CZIR ("воздушное пространство над районами, в которых происходит или может возникнуть конфликт между военизированными сторонами, включая также воздушное пространство над районами, где такие стороны находятся в состоянии повышенной военной готовности или напряженности, что может поставить под угрозу гражданские воздушные суда"), должно быть оценено Юридическим комитетом ИКАО до рассмотрения этого вопроса в рамках SARPS Приложения 17 "*Безопасность*" и сотрудничества гражданских/военных органов.

81. Присоединившись к этому мнению, делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) напомнил, что в ходе рассмотрения Технической комиссией пункта 33 повестки дня "*Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ*", его государство также отмечало, что ИКАО не должна заниматься вопросом о зонах конфликта, поскольку это противоречит духу Статьи 1 (*Суверенитет*) Чикагской конвенции и Приложению 15.

82. Также поддержав позицию делегата Кубы, делегат Никарагуа подчеркнул, что использование CZIR в качестве параллельного механизма приведет к дублированию деятельности ИКАО и государств.

83. Делегат Пакистана отметил, что его государство выступает за повышение уровня реагирования на письма государствам ИКАО ввиду важности поддержания обратной связи с государствами в целях внедрения SARPS. Поэтому Пакистан поддерживает документы WP/22, WP/75 и WP/320.

84. Делегат Соединенного Королевства полностью поддерживает документ WP/22, поскольку реагирование на письма государствам дает им возможность влиять на процесс принятия решений в ИКАО, особенно тем государствам, которые в настоящее время не представлены в Совете ИКАО. В соответствии с документами WP/119 и WP/320 он призвал к тому, чтобы все

государства пересмотрели свои системы и представили, как это сделала Куба, свои соображения о том, как усовершенствовать всю систему в целом; он также призвал ИКАО продолжать контролировать уровень реагирования на письма государствам с целью определить, приводят ли усилия государств к необходимым улучшениям.

85. Делегат Российской Федерации присоединился к мнению относительно документа WP/22. Он также всецело присоединяется к обеспокоенности, выраженной делегатами Кубы, Венесуэлы (Боливарианская Республика) и Никарагуа в отношении CZIR.

86. Также разделяя вышеуказанную обеспокоенность в отношении CZIR, делегат Ирана (Исламская Республика) вновь подтвердил, что CZIR подрывает суверенитет государств, так как используется для распространения некоторыми государствами информации о воздушном пространстве, подпадающем под суверенитет других государств. Он напомнил в этой связи, что некоторыми европейскими государствами было выпущено два NOTAM о районе полетной информации (FIR) Ирана. Делегат Ирана (Исламская Республика) подчеркнул, что его государство несет ответственность за собственный FIR и обменивается информацией по вопросам безопасности полетов и авиационной безопасности с другими государствами-членами, а также с международными организациями, такими как ИАТА.

87. Обратившись к документу WP/119, делегат Испании поддержал передовую практику Кубы как средство решения проблемы низкого уровня реагирования на письма государствам и призвал другие государства внедрить эту практику. Также поддержав документы WP/22 и WP/86, он вновь подтвердил, что единый подход к процессам внедрения и пересмотра SARPS приведет к усовершенствованию процесса внедрения SARPS и укреплению связи между ИКАО и государствами-членами.

88. Делегат Соединенных Штатов Америки присоединился к замечаниям делегата Соединенного Королевства в отношении документа WP/22. Повторив замечания, сделанные Соединенными Штатами Америки в ходе обсуждения зон конфликтов в Технической комиссии, он отметил различия в мнениях и уровне чувствительности к этому вопросу и согласился с предлагаемым решением, состоящим в том, чтобы поднятые вопросы были рассмотрены Советом при дальнейшем обсуждении будущего статуса и функционирования CZIR.

89. Исполнительный комитет с удовлетворением отметил прогресс, достигнутый Организацией в деле совершенствования ее эффективности и действенности и представленный в документе WP/75, и согласился рекомендовать Ассамблее предложить Совету продолжать осуществлять этот процесс.

90. Комитет поддержал действия, рекомендуемые в документах WP/86 и WP/119. Также согласившись с предлагаемыми мерами, указанными в п. 2.3.1 документа WP/22, которые направлены на повышение уровня реагирования на письма государствам, Комитет принял к сведению намерение Секретариата учитывать содержащуюся в различных документах информацию и высказанные в ходе дискуссии мнения при разработке и реализации указанных действий.

91. Кроме того, Комитет рекомендовал Ассамблее принять проект резолюции о рассмотрении вопроса о низком уровне реагирования государств на письма государствам, рассылаемым ИКАО, представленный в добавлении к документу WP/22; а также проект резолюции о *разработке и внедрении SARPS и PANS и уведомлении о различиях*, содержащийся в документе WP/86, с учетом поправок к пунктам 19 и 20 постановляющей части, отмеченных в п. 76 выше.

92. Комитет отметил, что вопрос о зонах конфликтов не является предметом обсуждения в рамках пункта 27 повестки дня и оставлен на рассмотрение Советом. В связи с этим Комитет напомнил, что Совет поручил Секретариату рассмотреть дальнейшее усовершенствование CZIR и подготовить надлежащие предложения для рассмотрения в ходе 209-й сессии.

Выездное заседание Совета по вопросам стратегии как механизм повышения эффективности и действенности ИКАО

93. Генеральный секретарь представила документ WP/79 Revised, в котором содержится информация Совета о трех выездных заседаниях по вопросам стратегии (COSM), проходивших ежегодно с 2014 года, которые дают Совету возможность обдумать и обсудить в другой обстановке направления и стратегию работы ИКАО, а также укрепить взаимодействие между Советом, АНК и Секретариатом и получить выгоду от участия партнеров по отрасли. Несколько важных рекомендаций выездных заседаний Совета имели результатом разработку политики и внедрение различных инициатив и мероприятий, включая инициативу NCLB, Всемирный форум ИКАО по вопросам авиации (IWAF) и глобальное партнерство для развития авиации, как указано в п. 5.1 этого документа. Организация продолжает укреплять взаимодействие с регионами благодаря визитам Президента Совета и представителей в Совете, во время которых ИКАО из первых рук получает информацию о региональных проблемах с внедрением для оценки и оказания надлежащей поддержки. Ассамблее предлагается: а) принять к сведению вклад выездных заседаний Совета в повышение эффективности и действенности Организации; и б) предложить государствам-членам поддержать проведение выездных заседаний Совета по вопросам стратегии в качестве механизма содействия процессу стратегического планирования Организации. В заключение Генеральный секретарь подчеркнула необходимость постоянной поддержки со стороны Ассамблеи и государств-членов будущих выездных заседаний Совета и посещений регионов.

94. От имени ABIS Group, CERG, Чили и NORDIACO делегат Португалии представил документ WP/325 Revised (*Представленность государств в Совете ИКАО через членство в ротационной группе*), в котором говорится об эффективности и преимуществах создания ротационных групп в Совете ИКАО для организаций и государств, включая, в частности, снижение необходимости в постоянном увеличении количества мест в Совете и преемственность позиций и расширенный обмен опытом благодаря тесному сотрудничеству внутри ротационных групп. Ассамблее предлагается: а) принять к сведению информацию, содержащуюся в указанном документе; б) выразить удовлетворение в связи с наличием имеющихся ротационных групп, эффективным образом обеспечивающих большему количеству государств-членов возможность работать в качестве членов Совета; в) призвать государства-члены, желающие работать в Совете ИКАО, к созданию новых ротационных групп или присоединению к уже существующим ротационным группам; и д) обратиться к Совету с просьбой рассмотреть возможность принятия письменных процедур, которые бы обеспечили официальное признание ротационных групп и функции, которые они выполняют для избрания государств-членов в Совет. Было отмечено, что в список существующих ротационных групп, содержащийся в документе, необходимо внести изменения, поскольку группа, включающая Доминиканскую Республику, Кубу и Ямайку, называется "CARIBI", а не "CARICOM".

95. Исполнительный комитет принял к сведению, что информационный документ WP/308 (*Усиление роли ИКАО и РОРАП при международных расследованиях резонансных авиационных происшествий*) был представлен МАК.

Обсуждение

96. Поблагодарив Секретариат за документ WP/79 Revised, делегат Венесуэлы (Боливарианская Республика) подчеркнул значение выездных заседаний Совета и посещений регионов, однако отметил при этом необходимость учитывать финансовые последствия для государств-членов. Поддержав мероприятия, предлагаемые в документе WP/325 Revised, и принимая во внимание, сколько времени некоторые государства ждали, чтобы получить возможность участвовать в Совете ИКАО, он подчеркнул необходимость координации деятельности с региональными группами, учитывая имеющиеся двусторонние и многосторонние соглашения при рассмотрении роли и статуса ротационных групп.

97. Делегат Китая также высказался в поддержку документа WP/79 Revised и различных мер, предпринятых ИКАО в целях повышения ее эффективности и действенности. Выразив признательность соавторам документа WP/325 Revised, он подчеркнул, что в некоторых регионах, в силу культурного многообразия, не были сформированы государственные ротационные группы. Поэтому делегат Китая предложил, чтобы Ассамблея попросила Совет принять это во внимание при официальном признании ротационных групп, чтобы обеспечить, что национальные интересы таких государств не будут ущемлены.

98. Делегат Хорватии полностью поддержал документ WP/325 Revised и решительно призвал неприсоединившиеся государства тщательно изучить преимущества ротационных групп с учетом исключительно положительного опыта его государства в качестве самого нового члена ротационной группы ABIS.

99. Также поддержав документ WP/325 Revised, соавтором которого является его государство, делегат Норвегии заявил, что ротационные группы являются эффективным средством обеспечения большего количеству государств возможности участвовать в Совете ИКАО. Сославшись на положительный опыт Норвегии в качестве члена ротационной группы NORDIACO, он призвал государства-члены, желающие работать в Совете ИКАО, создавать новые ротационные группы или присоединяться к уже существующим ротационным группам, как предлагается в пункте с) в части "Действия" указанного документа.

100. Поддержав пункты а), б) и с) раздела "Действия" документа WP/325 Revised (см. пункт 94 выше), делегат Саудовской Аравии высказал замечание по пункту d) в части "Действия" относительно принятия Советом письменных процедур для официального признания ротационных групп и роли, которую они исполняют при избрании государств-членов в Совет. Он подчеркнул, что каждое государство имеет право выставлять свою кандидатуру для избрания в Совет, а роль Ассамблеи, в соответствии с статьей 50 а) Чикагской конвенции, заключается в том, чтобы избирать Совет на основе кандидатур, выдвинутых государствами-членами. Делегат Саудовской Аравии подчеркнул необходимость координации действий с региональными группами, которые должны решать, какие из их государств-членов будут выдвигать свои кандидатуры для избрания в Совет.

101. К этой позиции присоединился делегат Российской Федерации, а также делегаты Никарагуа и Парагвая, которые оба также поддержали замечания, сделанные делегатом Венесуэлы (Боливарианская Республика) в отношении документа WP/325 Revised.

102. Комитет отметил вклад выездных заседаний Совета и посещений регионов в повышение эффективности и действенности Организации и выразил поддержку проведению таких совещаний в качестве механизма содействия процессу стратегического планирования Организации.

103. По результатам обсуждения Комитет рекомендовал Ассамблее предпринять действия, предлагаемые в пунктах а), b) и с) краткой справки документа WP/325 Revised, и принять к сведению информацию, содержащуюся в этом документе; выразить удовлетворение в связи с наличием имеющихся ротационных групп, эффективным образом обеспечивающих возможность большому количеству государств-членов участвовать в работе Совета; и призвать государства-члены, желающие работать в Совете ИКАО, создавать новые ротационные группы или присоединяться к уже существующим ротационным группам, а также рекомендовал поручить Совету продолжать изучать вопрос о роли и статусе ротационных групп в работе Организации. Комитет также рекомендовал Ассамблее передать Совету для дальнейшего изучения вопрос о роли и статусе ротационных групп в работе Организации, с учетом замечаний делегатов.

104. В связи с нехваткой времени Комитет согласился отложить рассмотрение оставшихся вопросов в Порядке работы на следующее заседание, и заседание было закрыто в 17:15.

Протокол девятого заседания
(Вторник, 4 октября 2016 года, 09:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 16 повестки дня. *Авиационная безопасность. Политика*
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
2. Пункт 17 повестки дня. *Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)*
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
3. Пункт 18 повестки дня. *Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC)*
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
4. Пункт 19 повестки дня. *Упрощение формальностей и стратегия ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP)*
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
5. Пункт 15 повестки дня. *Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества*
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
6. Пункт 28 повестки дня. *Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"*
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
7. Пункт 23 повестки дня. *Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала*
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
8. Пункт 29 повестки дня. *Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: Цели в области устойчивого развития (ЦУР)*
Пункт 30 повестки дня. *Мобилизации ресурсов*
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
9. Пункт 14 повестки дня. *Программа технической помощи*
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

10. Пункт 31 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
11. Пункт 24 повестки дня. Управление людскими ресурсами
Пункт 25 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
12. Пункт 26 повестки дня. Многоязычие в ИКАО
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
13. Пункт 27 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
14. Одобрение проекта Общего раздела текста доклада Исполнительного комитета

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

1. Комитет рассмотрел документ WP/483 [с исправлением № 1 (только на русском языке)], в котором представлен проект текста доклада по пункту 16 повестки дня, включающий проект резолюции 16/1 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*".
2. Были согласованы следующие изменения:
 - по предложению делегата Соединенных Штатов Америки изменить второе предложение п. 16.4, заменив слова "полезным справочным документом" словами "основным инструментом", и добавить следующее третье предложение:

"Несколько государств-членов сослались на резолюцию 2309, подчеркнув при этом необходимость ускорить разработку Глобального плана авиационной безопасности (ГПАБ)";
 - по предложению делегата Российской Федерации изменить третье предложение п. 16.12, вставив слова "по разработке дополнительного инструктивного материала и" перед словами "наращиванию потенциала";
 - по предложению делегата Сингапура изменить первое предложение п. 16.13, заменив цифру "22" на "23" и исключив далее слова "предварительно установленных" перед словом "принципов";

- по предложению делегата Российской Федерации изменить второе предложение п. 16.21, вставив в конце фразу ", и разработать дополнительный инструктивный материал", и второе предложение п. 16.22, вставив слова "и стоянок воздушных судов" после слов "оснащения воздушных судов";
- по предложению делегата Соединенных Штатов Америки изменить п. 16.33, вставив слово "краткосрочную" перед словами "реализацию ICASS", и изменить п. 16.34 следующим образом (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

"Поскольку существующая среда угроз и рисков требует сохранять высокий приоритет вопросов обеспечения авиационной безопасности в государствах, и учитывая замечания некоторых государств-членов, которые ссылались на резолюцию 2309 как на основной инструмент содействия реализации авиационной безопасности, Комитет поддержал предложение ускорить разработку ГПАБ на основании концепций, изложенных в документе WP/15, ~~при этом с благодарностью признав~~. Комитет также принял к сведению поддержку и взносы со стороны государств и отрасли для обеспечения своевременной подготовки плана, включая приглашение экспертов для помощи в его составлении. Делегаты поддержали предложение представить проект плана для рассмотрения 28-м совещанием Группы экспертов по авиационной безопасности, запланированным на 2017 год".

- по предложению делегата Канады изменить первое предложение п. 16.36, вставив слова "и ожидаемого роста объема перевозок" после слов "среды угроз и рисков";
- по предложению делегата Франции от имени ЕС и государств – членов ЕКГА, изменить пункт 16.36 с) следующим образом (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

"повышение информированности, ~~и~~ наращивание потенциала и повышение культуры соблюдения авиационной безопасности в деле разработки и использования аналитических средств и методов, необходимых для проведения самооценок в целях эффективного внедрения SARPS; дополнительный инструктивный материал, подготовка персонала и других инструментов, содействующих активному внедрению эффективных мер авиационной безопасности и систем контроля качества";

- по предложению делегата Российской Федерации, изменить второе, третье и четвертое предложения п. 16.39 следующим образом (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст перечеркнут):

"В этой связи, ~~Комитет~~ многие государства и Международный совет аэропортов (МСА) выступили против переноса или создания уязвимых мест при внедрении мер обеспечения безопасности в неконтролируемой зоне ~~и~~. Комитет согласился, что эти меры следует подкреплять оценкой факторов риска, проводимой соответствующими полномочными органами. Поэтому Комитет придерживался мнения, что установление неконтролируемых зон и подготовка инструктивных и учебных материалов в этой связи должны соответствовать подходам и принципам, ~~изложенным выше~~ содержащимся в SARPS ИКАО, с учетом существующей практики.";

- по предложению делегатов Российской Федерации и Соединенного Королевства, изменить п.16.44 следующим образом (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

"Комитет принял к сведению предложения о включении положений о системах видеонаблюдения на борту воздушных судов и на местах стоянки воздушных судов в Приложение 17 "*Безопасность*", признавая, что этот вопрос в настоящее время рассматривается Группой экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) и остается важным для других групп экспертов ИКАО.";

- по предложению делегата Турции изменить п. 16.45, добавив в конце второго предложения фразу "и других принципах, содержащихся в *Руководстве по авиационной безопасности ИКАО (Doc 8973 – Restricted)*";
- по предложению делегата Греции изменить п. 16.46, исключив слово "широкую" перед словом "поддержку";
- по предложению делегатов Канады и Сингапура изменить последнюю строчку статьи 2 преамбулы добавления С к проекту резолюции 16/1, заменив слова "террористами или при их содействии" словами "инсайдерами или при их содействии";
- по предложению делегата Канады изменить п. 4 постановляющей части добавления Е к проекту резолюции 16/1, включив следующую новую фразу в конце: ", и чтобы данная методика учитывала основанные на оценках риска подходы к реализации мер авиационной безопасности";
- по предложению делегата Мексики, изменить п. 1 постановляющей части добавления Н проекта резолюции 16/1, добавив также ссылку на Латиноамериканскую комиссию гражданской авиации (ЛИАКГА); и
- в ответ на предложение делегата Соединенного Королевства добавить слова "(принятая 37-й сессией Ассамблеи)" под текстом с названием "*Декларация по авиационной безопасности*", чтобы отразить тот факт, что Декларация является историческим документом.

3. С учетом вышеуказанных поправок, Комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста доклада по п.16 повестки дня, содержащийся в документе WP/483. Кроме того, Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 16/1 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*".

4. Далее было отмечено, что, хотя Исполнительный комитет на 6-м заседании 30 сентября 2016 года (EX/6) единогласно поддержал новую резолюцию 16/2 "*Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации*", предлагаемую Советом в документе WP/17, текст этой резолюции был непреднамеренно пропущен в проекте доклада (WP/483), а также в заключительном докладе (WP/493), который был одобрен на 6-м пленарном заседании 5 октября 2016 года (P/6). Резолюция 16/2 была впоследствии представлена для принятия на 7-м пленарном заседании 6 октября 2016 года (P/7) в документе WP/493 Revision No. 1.

Пункт 17 повестки дня. Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

5. Комитет рассмотрел документ WP/484, содержащий проект текста доклада по этому пункту повестки дня.

6. Комитет согласился, что по предложению делегата Канады будет добавлено следующее новое предложение в конце п. 17.8: "Членство в SSG должно при необходимости пересматриваться и обновляться, чтобы обеспечить надлежащее представительство всех заинтересованных сторон".

7. Комитет также согласился в ответ на предложение, выдвинутое делегатом Соединенного Королевства и поддержанное делегатом Франции, добавить новое предложение в конце п. 17.9: "Многие государства-члены также отметили, что такая информация в любом случае должна быть доступна государствам, принимающим рейсы из других государств, на двусторонней основе, и напомнили о выводах Группы экспертов по авиационной безопасности в этом отношении".

8. С учетом этих поправок, Комитет одобрил для принятия пленарным заседанием проект текста доклада по пункту 17 повестки дня, представленный в документе WP/484.

Пункт 18 повестки дня. Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC)

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

9. Комитет рассмотрел документ WP/485, содержащий проект текста доклада по пункту 18 повестки дня.

10. Комитет согласился с предложением делегата Российской Федерации изменить п. 18.3 следующим образом (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

"В документе WP/258 Revision No.1 Казахстан и Российская Федерация предложили усилить кадровый состав сотрудников по авиационной безопасности и упрощению формальностей Европейского и Североатлантического регионального бюро ИКАО путем введения дополнительной штатной должности, финансируемой из бюджета Регулярной программы, а также сохраняя должность сотрудника по авиационной безопасности, финансируемую за счет добровольных взносов. В следующем трехлетнем периоде эта должность будет преобразована в должность, финансируемую из бюджета Регулярной программы ИКАО".

11. В связи с предложением делегата Российской Федерации изменить п. 18.10, чтобы указать, что Комитет поддержал предложение, сделанное в документе WP/258 Revision No. 1 о повышении уровня укомплектования персоналом в региональном бюро EUR/NAT ИКАО, заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей (DD/ASF) подчеркнул, что это противоречит общей позиции Комитета, согласно которой выделение ресурсов Секретариата и управление ими является прерогативой Генерального

секретаря, и, следовательно, Ассамблея не может давать указаний в этой связи. Соответственно Комитет согласился сохранить п. 18.10 в прежнем виде.

12. Комитет далее согласился с предложением делегата Сингапура изменить п. 18.5 следующим образом (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

"В документе WP/185 Сингапур от имени ~~34~~ 28 государств-членов и трех международных организаций внес предложение об организации и проведении ИКАО практикума по передовой практике обеспечения безопасности авиагруза, который предоставит возможность сотрудникам, ~~нуждающимся в углублении своих практических знаний~~ которые заняты в обработке и обеспечении безопасности авиагруза, изучить передовую практику в области обеспечения безопасности авиагруза, реализуемую в настоящее время нормативными органами и отраслью во всем мире."

и изменить первое предложение п. 18.12 следующим образом (исключенный текст вычеркнут): "Комитет ~~в целом~~ поддержал предложение Сингапура об организации проведения практикума ИКАО по передовой практике обеспечения безопасности авиагруза".

13. С учетом вышеуказанных поправок, Комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 18 повестки дня, представленный в документе WP/485.

Пункт 19 повестки дня. Упрощение формальностей и стратегия ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP)

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

14. Комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пункту 19 повестки дня, представленный в документе WP/486. Кроме того, Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 19/1 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей".

Пункт 15 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

15. Комитет рассмотрел документ WP/491, содержащий проект текста доклада по этому пункту повестки дня.

16. В ответ на предложение делегата Парагвая Комитет согласился поменять порядок, в котором поставлены слова "техническое сотрудничество" и "техническая помощь" в первом предложении п. 15.2, чтобы обеспечить соответствие с текстом проекта резолюции 15/1 "Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи". Измененное предложение примет следующий вид: "В документе A39-WP/47 Совет представил обновленную информацию о реализации политики и стратегии ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи".

17. Комитет также согласился, в соответствии с предложением, внесенным делегатом Индонезии и поддержанным делегатом Франции, изменить второе предложение п. 15.13 следующим образом (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

"Приняв к сведению роль международного сотрудничества в мобилизации ресурсов и потенциальные направления двусторонней помощи, Комитет также признал преимущества, предоставляемые существующим механизмом оказания помощи техническое сотрудничество и добровольными фондами ~~по охране окружающей среды~~".

18. Было достигнуто согласие относительно предложения делегата Соединенных Штатов Америки в связи с обеспокоенностью, выраженной делегатами Индонезии и Франции и разделяемой делегатами Испании и Швеции: исключить последнее предложение п. 15.13 ["Исходя из этого, Исполнительный комитет рекомендовал Ассамблее поручить создать программу технического сотрудничества в области окружающей среды в тесном сотрудничестве между Отделом окружающей среды и Управлением технического сотрудничества ИКАО".] и внести следующие изменения в п. 15.15 с) (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

"поручить Генеральному секретарю изучить возможность создания программы технической помощи в области охраны окружающей среды ИКАО с учетом существующих и новых партнерских отношений в целях эффективного использования ресурсов ~~в тесном сотрудничестве между Отделом окружающей среды и Управлением технического сотрудничества ИКАО;~~"

19. Было отмечено, что в соответствии с предложением делегата Португалии, п. 15.12 и п. 15.15 b) должны быть изменены с заменой ссылки на документ WP/244 ссылкой на документ WP/383.

20. С учетом вышеуказанных поправок, Комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пункту 15 повестки дня, содержащийся в документе WP/491. Кроме того, Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 15/1 "Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи" и проект резолюции 15/2 "Программа ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров".

Пункт 28 повестки дня. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

21. Комитет рассмотрел документ WP/494, содержащий проект текста доклада по этому пункту повестки дня.

22. В ответ на предложения, выдвинутые, соответственно, делегатами Маршалловых Островов и Вануату от имени соавторов документа WP/218 Revision No. 1, Комитет согласился внести изменения в первое предложение пункта 28.4, добавив слова "всем 12" перед словами "островным государствам в Тихом океане" и внести изменения во второе предложение, добавив слова "и международным финансовым учреждениям" после слова "государствам".

23. В соответствии с предложением делегата Японии, Комитет согласился внести изменение в первое предложение пункта 28.10, заменив слово "землетрясение" словом "землетрясений".

24. Кроме того, по предложению делегата Канады, Комитет согласился добавить новую фразу в начале второго предложения пункта 28.13, чтобы он имел следующий вид (новый текст выделен серым цветом):

"Комитет выразил решительную поддержку этой инициативе; однако Комитет также отметил, что данное предложение может иметь бюджетные последствия для следующего трехлетнего периода."

и внести поправку в пункт 28.14, добавив слова "о возможностях его реализации" после слова "доклад", чтобы предложение имело следующий вид: "... и представить соответствующий доклад о возможностях его реализации 40-й сессии Ассамблеи."

25. С учетом этих поправок, Комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пункту 28 повестки дня, представленный в документе WP/494. Кроме того, Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 28/1 "*Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)*".

Пункт 23 повестки дня. Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

26. Комитет рассмотрел документ WP/487, содержащий проект текста доклада по этому пункту повестки дня.

27. Комитет согласился с предложением делегата Египта изменить второе предложение пункта 23.8, заменив слово "группа" словом "курс" следующим образом: "...включить в Программу TRAINAIR PLUS специальный учебный курс ...".

28. В ответ на предложение, внесенное делегатом Доминиканской Республики и поддержанное делегатами Буркина-Фасо, Венесуэлы (Боливарианская Республика) и Парагвая, Комитет также согласился заменить существующий текст п. 23.12 следующим образом (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст зачеркнут):

~~"Кроме того, государства-члены призвали ИКАО пересмотреть сборы за участие в программе ТРР, чтобы повысить ее рентабельность. Государства-члены предложили периодически проводить под руководством центра GAT пересмотр сборов за участие в Программе TRAINAIR Plus (ассоциированные члены, полные члены, RTCE) для того, чтобы оценивать и стремиться снижать расходы учебных организаций и государств по разработке, пересмотру и проведению стандартизированного обучения".~~

29. Было отмечено, что в соответствии с предложением делегата Египта пункт 23.9 будет изменен с заменой ссылки на документ WP/364 ссылкой на документ WP/105.

30. С учетом вышеуказанных поправок, Комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пункту 23 повестки дня, содержащийся в документе WP/487.

Пункт 29 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: Цели в области устойчивого развития (ЦУР)

Пункт 30 повестки дня. Мобилизации ресурсов

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

31. Затем был рассмотрен документ WP/496, содержащий проект текста доклада по этим двум пунктам повестки дня.

32. В соответствии с предложением наблюдателя от Международного совета аэропортов (МСА), Комитет согласился вставить следующее новое предложение в конце пункта 29.1:

"Комитет далее отметил, что аэропорты продемонстрировали важность вовлечения населения в их деятельность по обеспечению устойчивого развития, особенно в отношении ЦУР 8, 16 и 17, как было отмечено МСА".

33. С учетом этой поправки, Комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пунктам 29 и 30 повестки дня, содержащийся в документе WP/496. Комитет также согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 29/1 "Вклад авиации в повестку дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года" и проект резолюции 30/1 "Мобилизация ресурсов".

Пункт 14 повестки дня. Программа технической помощи

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

34. Комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пункту 14 повестки дня, представленный в документе WP/495.

Пункт 31 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

35. Комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пункту 31 повестки дня, представленный в документе WP/505. Комитет также согласился рекомендовать пленарному заседанию принять следующие проекты резолюций: резолюция 31/1 "Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"; резолюция 31/2 "Функциональные критерии и инструктивный материал по дезинсекции воздушных судов и мерам борьбы с переносчиками инфекции"; резолюция 31/3 "Следующее поколение авиационных специалистов"; и резолюция 31/4 "Программа ИКАО по гендерному равенству. Содействие участию женщин в деятельности глобального авиационного сектора".

Пункт 24 повестки дня. Управление людскими ресурсами**Пункт 25 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО*****Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию***

36. Комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пунктам 24 и 25 повестки дня, представленный в документе WP/508.

Пункт 26 повестки дня. Многоязычие в ИКАО***Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию***

37. Комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пункту 26 повестки дня, представленный в документе WP/509.

Пункт 27 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО***Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию***

38. Комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пункту 27 повестки дня, представленный в документе WP/510. Кроме того, Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять следующие проекты резолюций: резолюция 27/1 "*Рассмотрение вопроса о низком уровне ответов государств на письма государствам ИКАО*"; резолюция 27/2 "*Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях*".

Одобрение Общего раздела доклада Исполнительного комитета

39. Комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста Общего раздела его доклада, представленный в документе WP/511.

40. Было отмечено, что Исполнительный комитет вернется к рассмотрению пункта 22 повестки дня (*Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения*) на следующем заседании.

41. Заседание было закрыто в 11:15.

Протокол десятого заседания
(Среда, 5 октября 2016 года, 15:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения (*Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер*) (продолжение)
 - *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)*
2. Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения (*Раздел об изменении климата, не включающий глобальную систему рыночных мер*) (продолжение)
 - *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения (*Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер*)

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

1. Исполнительный комитет возобновил (EX/3 и /4) рассмотрение проекта "*Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)*", содержащегося в добавлении В к документу WP/52, представленному Советом.
2. Напомнив о поддержке указанного проекта резолюции, ранее выраженной подавляющим большинством участников, Председатель с удовлетворением информировал Комитет, что на данный момент 63 государства, на долю которых приходится около 84 % объема международных воздушных перевозок, сообщили о намерении добровольно участвовать в предлагаемой глобальной системе PM, CORSIA, с самого начала. Он подчеркнул, что многие из этих государств указали, что их намерение обусловлено положениями существующего проекта резолюции.
3. Председатель отметил, что в соответствии с духом и традициями ИКАО он вместе с Президентом Совета провел неофициальные консультации с некоторыми государствами и группами государств с целью найти способы согласовать различные точки зрения и преодолеть трудности, обеспечив таким образом, чтобы эти государства могли поддержать предлагаемую систему. В то же время они хотели убедиться, что результаты неофициальных консультаций не поставили под угрозу поддержку подавляющего большинства в отношении существующего проекта резолюции (WP/52). С этой целью председатель и Президент Совета провели консультации по очень специфическим вопросам, которые не могли привести к радикальным

изменениям в проекте резолюции, касающимся характера, структуры и методов внедрения предлагаемой системы. Председатель подчеркнул, что в случаях, когда обеспокоенность государств не была связана с проектом резолюции, рассматривалась возможность отразить такие проблемы в проекте доклада Комитета.

4. Подчеркнув, что он вместе с Президентом Совета впоследствии консультировался с представителями различных региональных групп ИКАО относительно предлагаемых изменений в тексте, председатель с чувством удовлетворения отметил, что эти группы не имели по ним никаких принципиальных возражений.

5. Повторив, что проект резолюции, содержащийся в документе WP/52, пользуется поддержкой подавляющего большинства государств – членов ИКАО и является предложением по умолчанию, председатель представил поправки к нему, предложенные в ходе указанных неофициальных консультаций:

- a) включить в преамбулу новый пункт: "*Признавая*, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей и не предвосхищает результатов этих переговоров и не представляет собой позицию Сторон РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей"; и
- b) добавить новый пункт 7 с): "Всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах с учетом того, что развитые страны, которые уже выразили желание сделать это, будут играть ведущую роль и что ряд других государств также выразили желание принять участие;".

6. Председатель также представил следующие тексты, предлагаемые для включения в проект доклада Исполнительного комитета в связи с дополнительной обеспокоенностью некоторых государств:

- a) "Государства высказали различные мнения относительно того, что должно быть Стандартом, Рекомендуемой практикой и инструктивным материалом в части, касающейся MRV и EUC. В этой связи Комитет поручил Совету в ходе деятельности по разработке Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и соответствующего инструктивного материала по внедрению системы MRV в рамках CORSIA, дать четкие указания относительно того, что должно быть Стандартом или Рекомендуемой практикой и что должно быть в инструктивном материале.";
- b) "Комитет отметил, что в отношении единиц эмиссии, сформированных в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, Совет рассмотрит вопрос об их приемлемости для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии САЕР, касающимся отвечающего критериям винтажа и временных рамок.";
- c) "Комитет отметил, что Совет, осуществляя деятельность в области критериев единиц эмиссии, будет содействовать реализации проектов сокращения эмиссии, в рамках которых будут формироваться единицы эмиссии

авиационного сектора, и разработке методик для них. Комитет особо подчеркнул, что государствам рекомендуется разрабатывать внутренние проекты, связанные с авиацией."; и

- d) "Комитет отметил, что в соответствии с решениями Ассамблеи ответственность за управление и общее руководство системой возложена на Совет."

Обсуждение

7. В ходе последовавшего обсуждения все выступавшие делегаты вновь выразили признательность (EX/3 и /4) председателю Исполнительного комитета и Президенту Совета за их руководство и постоянные усилия по достижению консенсуса по проекту резолюции по глобальной системе РМ (CORSA).

8. Подчеркнув, что его государство серьезно обеспокоено глобальной проблемой, связанной с изменением климата, и что снижение авиационной эмиссии CO₂ является одной из его приоритетных задач, делегат Российской Федерации указал, что, к сожалению, несмотря на проведенные неофициальные консультации и предлагаемые поправки к проекту резолюции, обеспокоенность в отношении последствий внедрения CORSA сохраняется. Он отметил, что Российская Федерация считает, что предлагаемый путь внедрения CORSA на самом деле приведет к увеличению абсолютного значения эмиссии CO₂ в глобальном масштабе и будет способствовать снижению уровня безопасности полетов, особенно в развивающихся странах, поскольку финансовые средства будут уходить из авиационной отрасли, что замедлит ее техническое развитие. Делегат Российской Федерации указал, что его государство не согласно с формулировкой и желает внести оговорку в отношении п. 14 преамбулы, а также в отношении пп. 5, 9 g), 11, 18, 20 и 21 постановляющей части проекта резолюции и, следовательно, не видит возможности объявить о своем участии в предлагаемом варианте внедрения глобальной системы РМ. Поэтому Российская Федерация предложила внести следующие изменения в проект резолюции (новый текст выделен серым цветом; исключенный текст вычеркнут):

A. Преамбула (пункт 14)

Признавая, что резолюция приветствует "принятие Парижского соглашения в рамках РКИК ООН", Российская Федерация считает, что текст пункта 14 должен иметь следующий вид:

~~"Принимая во внимание~~ Признавая, что РКИК ООН и Парижским соглашением предусматриваются механизмы, такие как механизм чистого развития (МЧР) и ~~новый рыночный~~ механизм, содействующий снижению эмиссии ПГ, чтобы достигнуть намеченных определяемых на национальном уровне вкладов (NDC), ~~в рамках Парижского соглашения для содействия сокращению эмиссии ПГ в целях обеспечения устойчивого развития~~ одновременно стимулируя устойчивое развитие, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам, как указано в статье 6 Парижского соглашения;"

B. Пункт 5 постановляющей части

Поскольку внедрение CORSA не приносит ожидаемых результатов, как в отношении достижения экологических целей, так и в отношении снижения уровня негативного влияния на обеспечение устойчивого развития авиационной отрасли и на безопасность полетов, особенно в развивающихся странах, Российская Федерация считает, что при реализации экспериментального и первого этапов внедрения CORSA должна быть предусмотрена возможность концептуального пересмотра

подхода к внедрению глобальной системы РМ на любом этапе внедрения. В этой связи Российская Федерация считает, что п. 5 постановляющей части должен иметь следующий вид:

"5. ~~Постановляет внедрить глобальную систему РМ~~ начать реализацию экспериментального и первого этапов внедрения глобальной системы РМ в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) ~~в целях~~ как одного из возможных вариантов решения проблемы любого годового прироста объемов совокупной эмиссии CO₂ международной гражданской авиации (т. е. рейсы гражданской авиации, вылетающие из одной страны и прибывающие в другую страну), превышающих уровни 2020 года, с учетом особых условий и соответствующих возможностей;"

Исходя из вышесказанного, Российская Федерация считает уместным добавить следующий пункт к тексту резолюции:

"5bis. *Просит* Совет продолжать изучать варианты внедрения ГРМ, которые в максимально возможной степени будут соответствовать *Руководящим принципам разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации*, представленным в приложении к резолюции 22/1, и провести сравнительный анализ их преимуществ и недостатков для CORSIA, и представить 40-й сессии Ассамблеи ИКАО доклад о результатах сравнительного анализа, чтобы внести возможные коррективы в сценарий внедрения ГРМ."

С. Пункт 9 г) постановляющей части.

Очевидно, что периодический анализ внедрения CORSIA должен, в частности, включать оценку соответствия требованиям *Руководящих принципов разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации*, представленных в приложении к проекту резолюции. В этой связи, пункт 9 г) постановляющей части будет иметь следующий вид:

"г) начиная с 2022 года Совет будет каждые три года проводить анализ внедрения CORSIA с целью проверки на соответствие требованиям *Руководящих принципов разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации*, в том числе ее влияния на рост международной авиации, что должно служить важной основой для рассмотрения Советом необходимости внесения коррективов в очередной этап или цикл обеспечения соблюдения условий и в соответствующих случаях подготовки рекомендаций по таким коррективам для принятия решения Ассамблей;"

Д. Пункт 11 постановляющей части

В соответствии с положениями статьи 6 Парижского соглашения, компенсационные обязательства государств основаны на вкладах, определяемых на национальном уровне. В связи с этим, по мнению Российской Федерации, п. 11 постановляющей части должен иметь следующий вид:

"11. *Постановляет*, что объем эмиссии CO₂, подлежащий компенсации прогнозируемый для компенсации эксплуатантом воздушных судов на добровольной основе в рассматриваемом году после 2021 года на экспериментальном и первом этапах внедрения CORSIA, рассчитывается каждый год на основе определяемых на национальном уровне вкладов каждого государства-участника или рассчитывается следующим образом:"

Е. Пункт 18 постановляющей части

Как уже было отмечено, анализ CORSIA "во избежание необоснованного экономического бремени для международной авиации" должен, в частности, включать оценку соответствия требованиям "Руководящих принципов разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации», представленных в Приложении к проекту резолюции. В связи с этим, по мнению Российской Федерации, п. 18 постановляющей части должен иметь следующий вид:

"18. *Постановляет*, что начиная с 2022 года Совет каждые три года проводит периодический анализ CORSIA для рассмотрения Ассамблей в целях, указанных в п. 9 g) выше, и с тем чтобы ~~ее действие~~ **предотвращать неоправданные риски нанесения серьезного ущерба устойчивому развитию международного авиационного сектора и экологической действенности данной системы,** включая факторы безопасности полетов и авиационной безопасности и недобросовестной конкуренции, а также оценку экологической эффективности CORSIA, чтобы Ассамблея ИКАО могла впоследствии рассмотреть вопрос об обоснованности ее применения. Помимо прочего, это будет включать:".

Ф. Пункт 20 постановляющей части

Согласно статье 37 главы VI *Конвенции о международной гражданской авиации*, вопросы, связанные с MRV, единицами эмиссии и реестрами, не относятся к "воздушным судам, персонала, воздушным трассам и вспомогательным службам" и поэтому в отношении них не были установлены международные Стандарты и Рекомендуемая практика. Таким образом, Конвенция не возлагает на ИКАО полномочия разработать SARPS в отношении MRV, единиц эмиссии и реестров. В связи с этим, деятельность Совета по "разработке SARPS" для внедрения системы MRV в рамках CORSIA, включая упрощенные процедуры MRV, не является корректной, и любое упоминание о SARPS в п. 20 постановляющей части должно быть исключено.

Г. Пункт 21 постановляющей части

Российская Федерация отметила, что Совет ИКАО никогда не обсуждал и не принимал никаких решений в отношении "отвечающего критериям винтажа и временных рамок", касающихся единиц эмиссии, сформированных в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения. Более того, термин "винтаж" не упоминался и не рассматривался, прямо или косвенно, ни в одном из этих документов ООН. Поэтому, фраза "о винтаже, отвечающем критериям, и временных рамках" должна быть исключена из п. 21 постановляющей части проекта резолюции.

9. В заключение делегат Российской Федерации еще раз подчеркнул обеспокоенность его государства в отношении глобальной амбициозной цели добиться углеродно-нейтрального прироста с 2020 года из-за ее нереалистичности, учитывая отсутствие научного обоснования необходимости достигнуть этой амбициозной цели. Он указал, что текст вышеуказанной оговорки Российской Федерации будет передан Секретариату, чтобы он был надлежащим образом отражен в докладе и протоколах Исполнительного комитета и других соответствующих документах Ассамблеи.

10. Отдав должное ИКАО в связи с огромными усилиями с целью сформулировать предложение по глобальной системе РМ, содержащееся в проекте резолюции, делегат Бразилии напомнила, что в ходе упомянутых неофициальных консультаций ее государство решительно возражало против некоторых предлагаемых поправок. Она подчеркнула, что, вопреки духу терпимости, упомянутому председателем, многие вопросы, бывшие причиной обеспокоенности

Бразилии, не нашли ответа, несмотря на то что Бразилия активно и конструктивно обсуждала предполагаемую систему последние три года. С этой целью Бразилия теперь ведет переговоры с другими государствами, чтобы включить текст, соответствующий принципам РКИК ООН, в проект резолюции и проект доклада, и направить его на рассмотрение Комитету. Делегат Бразилии оставила за собой право высказать замечания по поправкам, предложенным делегатом Российской Федерации, как только они будут опубликованы.

11. Подчеркнув, что проект резолюции (WP/52) имеет впечатляющий уровень поддержки от всех континентов и самых разных государств в плане географического положения и уровня развития, делегат Франции поддержал поправки, предлагаемые председателем. Он высказался против повторного обсуждения и принятия новых изменений, поскольку это может нарушить весьма шаткое равновесие, которое было достигнуто.

12. Напомнив о хорошей новости, связанной с климатом, которая была объявлена РКИК ООН ранее в этот же день, а именно, что Парижское соглашение вступит в силу 4 ноября 2016 года, делегат Франции подчеркнул, что ИКАО должна как можно скорее объявить о таком же значительном достижении в связи с климатом в виде принятия Ассамблеей проекта резолюции по глобальной системе РМ (CORSA). Он заявил, что предлагаемые председателем поправки ведут государства по верному пути и прямо к цели.

13. Поддержав замечания, сделанные делегатом Франции, делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что проект резолюции, содержащийся в документе WP/52, представляет собой разумный компромисс и пользуется широкой поддержкой подавляющего большинства развитых и развивающихся государств – членов ИКАО и регионов. Поблагодарив председателя Комитета и Президента Совета за их стремление решить остающиеся вопросы, вызывающие обеспокоенность, он высказался в поддержку предлагаемых поправок к проекту резолюции и проекту доклада и призвал к тому, чтобы они были представлены, с дальнейшими изменениями, для принятия пленарному заседанию, что станет историческим моментом для ИКАО.

14. К мнениям, высказанным делегатами Франции и Соединенного Королевства, присоединились делегаты следующих государств: Австралия, Австрия, Аргентина, Бельгия, Болгария, Буркина-Фасо, Гайана, Гана, Гватемала, Германия, Греция, Дания, Доминиканская Республика, Египет, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Камерун, Канада, Кения, Латвия, Мальта, Маршалловы Острова, Мексика, Намибия, Нигерия, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Польша, Португалия, Республика Корея, Румыния, Самоа, Сингапур, Словакия, Соединенные Штаты Америки, Сьерра-Леоне, Турция, Украина, Финляндия, Чехия, Швеция, Швейцария, Эстония, Эфиопия, Южная Африка, Япония, а также наблюдатель от Карибской системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS).

15. Делегат Дании заявил, что глобальное решение в виде CORSA необходимо для достижения глобальной амбициозной цели обеспечения углеродно-нейтрального прироста (CNG) с 2020 года. Он также подчеркнул, что это наилучший способ снизить риск получить "лоскутное одеяло" из региональных и национальных систем, что ни в коем случае не пойдет на пользу авиационной отрасли.

16. Делегат Испании отметил, что его государство поддерживает предлагаемые поправки к резолюции и проекту доклада, поскольку Ассамблея может поручить Совету прояснить некоторые нерешенные вопросы, и пункт о пересмотре системы даст возможность совершенствовать ее с целью повышения эффективности.

17. Делегат Гватемалы подчеркнул, что его государство стремится достигнуть целей устойчивого развития, включая те, которые связаны с гражданской авиацией, и Гватемала подписала Парижское соглашение и Рамочную конвенцию ООН об изменении климата. Отметив, что на основе *Индекса глобального климатического риска за 2016 год* Гватемала занимает десятое место в списке стран, наиболее пострадавших от экстремальных погодных явлений в 1995–2014 годах, он подчеркнул, что Гватемала решительно поддерживает проект резолюции и проект доклада, содержащийся в документе WP/52, с поправками, предлагаемыми председателем, и намерена сотрудничать с ИКАО и ее государствами-членам, чтобы обеспечить успешное внедрение CORSIA.

18. Делегат Гайаны подчеркнула, что проект резолюции является результатом напряженной работы и многих компромиссов, достигнутых за последние три года с целью усовершенствовать его текст, чтобы учесть национальные обстоятельства как развитых, так и развивающихся государств. Она отметила, что Гайана, являясь небольшим развивающимся государством, считает, что проект резолюции представляет собой историческую и беспрецедентную основу для создания глобальной системы РМ (CORSIA), направленной на решение проблемы эмиссии CO₂ международной авиации, и первой системой такого рода, касающейся целого сектора экономики.

19. Делегат Индии выразил признательность его государства Совету за проект резолюции по глобальной системе РМ (CORSIA), которая, по его мнению, поможет избежать риска получить "лоскутное одеяло" из региональных и национальных систем, а также председателю Исполнительного комитета за включение в проект резолюции некоторых вопросов, в отношении которых многие государства выразили обеспокоенность. Он подчеркнул, что Индия желает участвовать в предлагаемой системе и выполнять свои обязательства перед мировым сообществом при условии, что вопросы, вызывающие ее обеспокоенность, будут решаться. Отметив далее, что его государство поддерживает выступление делегата Российской Федерации, делегат Индии вновь подтвердил серьезные сомнения относительно секторальных ограничений на эмиссию, предлагаемых в рамках CORSIA. Индия считает, что такая мера противоречит духу Парижского соглашения и что она окажет негативное влияние на развитие авиационной отрасли. Индия также считает, что она снизит способность развивающихся стран, таких как Индия, идти по пути роста и развития, необходимого для развивающихся стран, поскольку увеличит экономическую нагрузку. Обеспокоенность Индии вызвана тем, что предполагается достигнуть CNG с 2020 года и что глобальная система РМ (CORSIA) наложит дополнительное ограничение на рост международной авиации после 2020 года, что приведет к потенциальным негативным последствиям для развития авиации в развивающихся странах, где только начал активно расти и развиваться авиационный сектор. Индия считает, что могут быть непредвиденные последствия при тестировании и оценке такой глобальной системы РМ, поскольку такие системы еще не внедрялись ни в каком другом секторе экономики. Неизвестны возможные экологические и экономические воздействия предлагаемой системы. Все основано на прогнозах и предположениях при отсутствии каких-либо надежных данных, без проведения надлежащего анализа и обсуждения и прозрачного представления фактов и расчетов. Кроме того, роль РМ в сокращении эмиссии должна еще быть доказана научными средствами, что предопределяет важность предлагаемого участия на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах внедрения CORSIA.

20. Делегат Индии отметил, что его государство полностью поддерживает предложение о двух этапах, содержащееся в документе WP/52. Но Индия, тем не менее, понимает, что ИКАО предстоит большая работа, чтобы окончательно оформить структуру глобальной системы РМ, которую предлагается сделать обязательной на втором этапе. Индия считает, что Совет ИКАО должен продолжить работу над созданием надежных структурных элементов системы, которая будет внедрена на втором этапе, основанном на оценке результатов

экспериментального и первого этапов, и представить результаты этой работы 42-й сессии Ассамблеи в 2025 году. Таким образом, поскольку у Индии есть серьезные сомнения в отношении конкретных структурных элементов второго этапа, предлагается альтернативное решение – распространить положение об отказе от участия и на второй этап внедрения, чтобы дать возможность государствам-членам, которым не нравится эта система, выйти из нее на любом этапе. Это будет соответствовать Парижскому соглашению, а также обеспечит удовлетворение некоторых озабоченностей таких государств-членов, как Индия, и будет способствовать их участию в системе на раннем этапе. Делегат Индии попросил, чтобы в случае, если обеспокоенность его государства не будет учтена в тексте проекта резолюции, она была отражена в проекте доклада Комитета пленарному заседанию.

21. Отметив, что несмотря на свои ограниченные ресурсы его государство участвует в Консультативной группе по вопросам охраны окружающей среды (EAG) Совета ИКАО в течение последних трех лет, делегат Буркина-Фасо выразил сожаление в связи тем, что несмотря на усилия Буркина-Фасо и других государств, а также Президента Совета, Генерального секретаря, Секретариата и председателя Исполнительного комитета, обсуждение проекта резолюции по CORSIA еще не завершилось. Признавая, что текст далек от совершенства и не вполне учитывает потребности всех участников, он подчеркнул, что сейчас как раз подходящее время, чтобы его принять, учитывая все эти усилия и добрую волю, продемонстрированную государствами на переговорах, а также людские потери и экономический ущерб от изменения климата. В этой связи делегат Буркина-Фасо напомнил о разрушениях, произведенных ураганом Мэтью в регионе Карибского бассейна.

22. Также подчеркнув последствия воздействия глобального потепления на людей, флору и фауну его государства, делегат Буркина-Фасо отметил, что его государство обеспокоено явлениями, связанными с изменением климата, и осознает необходимость снизить эмиссию парниковых газов. В своих усилиях противостоять изменению климата Буркина-Фасо при содействии, предоставленном в рамках проекта ИКАО и Европейского союза "*Наращивание потенциала для уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации*", разработала план действий по снижению эмиссии CO₂ международной авиации. Делегат Буркина-Фасо с чувством удовлетворения заявил, что в качестве акта доброй воли его государство готово добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, несмотря на свою очень скромную долю в общем объеме деятельности международной авиации. Призвав все государства принять проект резолюции с поправками, предлагаемыми председателем, он подчеркнул, что проект резолюции имеет приемлемый уровень зрелости, хотя ни одно государство не удовлетворено им полностью.

23. Делегат Маршалловых Островов отметил, что, хотя проект резолюции несовершенен, он представляет собой первую надежную систему по снижению авиационной эмиссии, которая поможет Маршалловым Островам пережить последствия изменения климата. Он подчеркнул, что положения резолюции отражают тщательно сбалансированный комплекс идей по достижению глобальной амбициозной цели обеспечения CNG с 2020 года. Делегат Маршалловых Островов далее подчеркнул, что в ходе предыдущего рассмотрения Комитетом документа WP/52 (EX/3 и EX/4) поддержку проекту резолюции выразило, в частности, большинство развивающихся стран и целый ряд самых малых, бедных, уязвимых и изолированных островных государств мира, включая Маршалловы Острова и Папуа – Новую Гвинею, которые будут добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, т. е. на экспериментальном этапе, в качестве еще одного доказательства их ведущей роли в борьбе с глобальным потеплением. Он выразил уверенность в том, что поправки, предлагаемые председателем, не нарушат экологическую целостность проекта резолюции. Делегат Маршалловых Островов указал, что, хотя его государство и другие государства – члены амбициозной коалиции, приложившие усилия к тому, чтобы это предложение получило еще больше поддержки, предпочли бы, чтобы в нем было урегулировано больше

вопросов, вызывающих их обеспокоенность, они все хорошо осознают, что новая реальность, наступившая после заключения Парижского соглашения, стала возможна благодаря усилиям всех государств, которые продолжают возглавлять этот процесс; и что предлагаемая глобальная система РМ (CORSIA) может быть со временем усовершенствована должным образом.

24. Подчеркнув, что Комитет не может позволить себе отступить и не может больше терять время, делегат Маршалловых Островов отметил, что трагические события в регионе Карибского бассейна выявили настоятельную необходимость прийти к соглашению по CORSIA. Подчеркнув, что ураган Мэтью уже привел к гибели людей на Гаити и в Доминиканской Республике и что многие островные государства находятся под угрозой, он вновь подчеркнул, что без такого соглашения засухи, от которых страдают все в мире, станут еще более частыми, штормы более сильными, а "гигантские" приливные волны еще более высокими. Будучи гражданином одной из наиболее уязвимых развивающихся стран, делегат Маршалловых Островов подчеркнул, что наступило время достигнуть соглашения по CORSIA. Он высказался в поддержку двух предлагаемых председателем поправок к проекту резолюции, надеясь, что они будут быстро приняты пленарным заседанием.

25. Делегаты Бельгии, Ганы, Греции, Камеруна, Канады, Кении, Мексики, Намибии, Нигерии, Норвегии, Объединенной Республики Танзания, Польши, Республики Корея, Словакии, Чехии, Финляндии, Южной Африки, а также наблюдатель от CASSOS высоко оценили и одобрили мнения, выраженные делегатами Буркина-Фасо и Маршалловых Островов.

26. Отметив, что борьба с изменением климата является предметом общей озабоченности для человечества, поскольку касается его выживания и развития, делегат Китая подчеркнул, что его правительство неустанно прилагает усилия с тем, чтобы содействовать процессу управления изменением климата. В этой связи он подчеркнул, что Китай внес исторический вклад в заключение Парижского соглашения и официально вручил документ о его ратификации Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций 3 сентября 2016 года, как раз накануне совещания Большой двадцатки (G20) (Ханчжоу, Китай, 4-5 сентября 2016 года), сделав, таким образом, практический шаг с целью содействия вступлению в силу этого Соглашения в более ранние сроки. Активно участвуя во всем процессе международного сотрудничества по вопросу сокращения эмиссии авиации, Китай желает принять на себя обязательство, соразмерное его специфическим национальным обстоятельствам и потенциалу. Исходя из принципа общей, но дифференцированной ответственности (CBDR), и принципов всеобщности, справедливости, целесообразности и осуществимости, Китай желает продолжать содействовать снижению эмиссии международной гражданской авиации. Китай приветствует проект резолюции по глобальной системе РМ (CORSIA), находящийся на согласовании в рамках нынешней сессии Ассамблеи, и высоко оценивает руководящую роль Президента Совета и председателя Исполнительного комитета в достижении этой цели.

27. Подчеркнув, что его государство является не только участником, но и организатором процесса переговоров, делегат Китая отметил, что Китай участвовал во всех консультациях и переговорах по этому вопросу начиная с 36-й сессии Ассамблеи в 2007 году. Китай позитивным образом использовал свои программы и китайскую мудрость, чтобы содействовать созданию глобальной системы РМ на основе консенсуса. Китай также продемонстрировал максимально возможную гибкость в этой связи, таким образом в немалой степени способствуя достижению ИКАО соглашения по такой системе (CORSIA) на текущей Ассамблее. Китай всегда подчеркивал, что решение проблемы авиационной эмиссии должно быть основано на консенсусе с учетом всех вопросов, вызывающих обеспокоенность, выдвинутых всеми сторонами. Эта непростая задача, стоящая перед ИКАО, также представляет собой важнейшую обязанность Организации. Китай считает, что мнения, выраженные делегатами

Российской Федерации, Бразилии и Индии, должны быть надлежащим образом учтены и приняты во внимание, с целью обеспечить, чтобы нынешняя сессия Ассамблеи достигла положительных результатов на основе как можно более широкого консенсуса.

28. Указав, что относительно большое число вопросов должно будет решаться в рамках дальнейшей деятельности ИКАО по внесению изменений в глобальную систему РМ, делегат Китая подчеркнул, что Организация должна уважать суверенитет государств и учитывать особые обстоятельства и соответствующие возможности развивающихся стран, в особенности при рассмотрении вопросов MRV и реестров, связанных с CORSIA, поскольку они будут решающими факторами для развивающихся стран в вопросе их скорейшего вступления в CORSIA и будут в конечном счете определять успех или неудачу этой системы.

29. Делегат Китая подчеркнул, что Исполнительному комитету и Ассамблее необходимо принять во внимание тот факт, что не только государства Европы и Северной Америки, но и другие государства, включая Китай, способствовали созданию местных углеродных рынков, и что РКИК ООН и другие структуры также проводили переговоры по вопросу рыночных механизмов. Он заявил, что квалификационные Стандарты должны быть более всеобщими и обеспечивать, чтобы кредиты и скидки для таких государств применялись беспрепятственно, и чтобы этот процесс мог быть включен в другие переговорные процессы в целях создания благоприятных условий для участия большего числа государств. Делегат Китая подчеркнул, что его государство возражает против любых фактически дискриминационных действий и правил в отношении развивающихся стран под предлогом повышенных технических порогов. Китай не согласен с глобальной амбициозной целью обеспечить CNG с 2020 года, поскольку, по его мнению, это увеличит обязательства развивающихся стран по сокращению эмиссии, что Китай не считает справедливым или осуществимым. Способность ИКАО надлежащим образом решить эту проблему определит, будет ли глобальная система РМ (CORSIA) успешной.

30. Делегат Мексики, г-н Р. Кобе Гонсалес, бывший президент Совета ИКАО, впоследствии назначенный *пожизненным послом доброй воли ИКАО*, присоединился ко многим предыдущим ораторам, которые высказались в поддержку предлагаемых председателем поправок к проекту резолюции и проекту доклада, содержащимся в документе WP/52. Подчеркнув высокий уровень солидарности, который продемонстрировали и продолжают демонстрировать государства – члены ИКАО при решении вопросов, связанных с гражданской авиацией и окружающей средой, он напомнил о добровольном представлении более 100 государственных планов действий по сокращению эмиссии CO₂, основанных на корзине мер, включающей, в частности, технические, эксплуатационные и инфраструктурные улучшения и устойчиво производимые альтернативные виды топлива, а также о недавно выраженном намерении 63 государств, на долю которых приходится около 84 % объема международных воздушных перевозок, добровольно участвовать в CORSIA с самого начала. Делегат Мексики подчеркнул, что эти события показали, что принцип добровольности оказался более успешным, чем принцип обязательности.

31. Согласившись с председателем (EX/4), что необходимо принять во внимание значительную работу, проделанную Советом, при поддержке EAG и технических экспертов по подготовке проекта резолюции, содержащегося в документе WP/52, делегат Мексики напомнил о традиции ИКАО достигать соглашения консенсусом. Признавая трудности, с которыми в настоящее время сталкивается достижение консенсуса по проекту резолюции, он выразил уверенность в том, что делегаты еще раз и в том же духе сотрудничества, который они демонстрировали многие годы, достигнут желаемого консенсуса на основе предлагаемых председателем поправок к проекту резолюции. Делегат Мексики выразил удовлетворение тем, что в докладе Комитета пленарному заседанию будет отражено, что он просил Совет рассмотреть

многие вызывающие беспокойство вопросы, поднятые во время переговоров по проекту резолюции. Отметив, что как бывший Президент Совета ИКАО он хорошо осведомлен об ответственности Организации за обеспечение безопасного, планомерного и устойчивого развития международной гражданской авиации, он выразил уверенность в том, что она будет продолжать выполнять свои обязательства.

32. Напомнив о выступлениях делегатов Буркина-Фасо и Маршалловых Островов, делегат Мексики вновь подтвердил настоятельную необходимость достигнуть соглашения по CORSIA и призвал всех делегатов консенсусом и, по возможности, посредством аккламации принять проект резолюции, когда он будет представлен на пленарном заседании, при уважении суверенного права государств-членов выразить свое несогласие.

33. Делегаты Камеруна и Доминиканской Республики поддержали этот призыв.

34. Отметив, что в существующем тексте проекта резолюции выдержан очень тонкий баланс, и он представляет собой результат многих компромиссов и уступок, делегат Аргентины поддержал предлагаемые председателем поправки к нему и предложил, чтобы были изучены различные способы учесть предложенные поправки, такие как поправка, представленная делегатом Бразилии, которые соответствовали бы общей направленности проекта резолюции.

35. Поблагодарив председателя и Президента Совета за их неофициальные консультации, проведенные за последние несколько дней с целью решить вопросы, вызывающие беспокойство некоторых государств, делегат Соединенных Штатов Америки высказалась в поддержку предлагаемых поправок к проекту резолюции. В отношении замечания делегата Бразилии по поводу вопроса, связанного с предлагаемым пунктом 17bis, представленным в документе WP/52, и дальнейших неофициальных консультаций, предпринятых в связи с этим, она указала, что в интересах достижения самого широкого консенсуса она выражает согласие с одним последним изменением в проекте резолюции, при условии, что оно быстро получит широкую поддержку и не нарушит тонкого баланса, достигнутого в представленном на рассмотрение тексте. Подчеркнув, что ее государство выражает особенную благодарность 63 государствам, которые желают добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, делегат Соединенных Штатов Америки поздравила Буркина-Фасо, Маршалловы Острова и Папуа – Новую Гвинею с объявлением об их добровольном участии в системе.

36. Поддержав предлагаемые Председателем поправки, делегат Объединенных Арабских Эмиратов подчеркнула необходимость принять во внимание ее предыдущие выступления в связи с предстоящим этапом внедрения CORSIA.

37. Делегат Республики Корея высказался в поддержку предлагаемой глобальной системы РМ (CORSIA), представленной в проекте резолюции, с предлагаемыми председателем поправками. В интересах достижения конечной цели он призвал все государства проявить терпение и продемонстрировать больше ответственности и стремления достичь компромиссов, особенно с учетом того, что государства, высказавшие некоторые сомнения и оговорки, говорили о более долгосрочных позициях, чем на предыдущих этапах переговоров. В этой связи делегат Республики Корея напомнил старый афоризм "великое могущество рождает великую ответственность".

38. Высказавшись в поддержку измененного текста проекта резолюции, делегат Самоа вновь подтвердил уязвимость островов Тихоокеанского региона перед лицом разрушительного воздействия изменения климата, подчеркнув, что где бы ни произошло бедствие, оно уничтожает результаты многолетнего социально-экономического развития, включая жизни людей. Он призвал

решительно поддержать Ассамблею в поисках ответа на экологические вопросы, приняв данный проект резолюции.

39. Также поддержав измененный текст проекта резолюции, наблюдатель от CASSOS подчеркнул, что государства сообщества Карибского бассейна и общего рынка (CARICOM) полностью поддерживают решения, принятые на Парижской конференции, т. е. о принятии Парижского соглашения. Как организация, представляющая авиационный сектор малых островных развивающихся государств Карибского бассейна, CASSOS благодарит Совет и всех участников переговоров, которые завершились подготовкой указанного проекта резолюции.

40. Отметив, что обсуждение этого пункта повестки дня могло завершиться на прошлой неделе, Президент Совета подчеркнул, что в стремлении решить вопросы, вызывающие обеспокоенность отдельных государств, были проведены дополнительные неофициальные консультации, чтобы получить больше поддержки и обеспечить консенсус. Предлагаемые поправки, представленные председателем, будут включены в проект резолюции и проект доклада для рассмотрения Исполнительным комитетом на следующем заседании. Сознвая, что у нескольких государств еще остаются вопросы, вызывающие обеспокоенность, Президент Совета определил период времени для дальнейших консультаций в целях увеличения поддержки большинством государств доклада Комитета до его рассмотрения на пленарном заседании. Тем не менее он подчеркнул необходимость сохранять тонкий баланс и поддержку подавляющим большинством текста проекта резолюции по глобальной системе РМ (CORSIA).

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения (Раздел об изменении климата не включающий глобальную систему рыночных мер)

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

41. Комитет возобновил (EX/2) рассмотрение проекта резолюции A39/xx "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", содержащееся в добавлении к документу WP/49, представленному Советом. Председатель напомнил, что рассмотрение проекта резолюции об изменении климата было приостановлено до завершения обсуждения документа WP/52 в связи с обеспокоенностью, выраженной некоторыми государствами в отношении связи между глобальными амбициозными целями ИКАО и предлагаемой глобальной системой РМ для международной авиации (CORSIA).

42. По результатам неофициальных консультаций, проведенных председателем и Президентом Совета с государствами и группами государств по поводу глобальной системы РМ, председатель представил следующие предлагаемые поправки к проекту резолюции об изменении климата, содержащиеся в документе WP/49:

- a) включить в преамбулу новый пункт: "*признавая*, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН или Парижского соглашения и не предвосхищает результатов этих переговоров, и не представляет собой позицию участников этих соглашений;"
- b) исключить из п. 9 постановляющей части текст ", в частности, путем оценки доли международной авиации в глобальном бюджете углерода в свете температурных целей 2°C и 1,5°C, и";

- с) воспроизвести руководящие принципы, перечисленные в приложении к резолюции А38-18, в приложении к проекту резолюции Ассамблеи. Кроме того, также воспроизвести и обновить соответствующий пункт преамбулы резолюции А38-18 следующим образом: "*напоминая*, что в резолюции А37-19 Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (РМ) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции А37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюции А38-18 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции;

Обсуждение

43. В ходе обсуждения все выступившие делегаты вновь выразили (ЕХ/2) свою признательность председателю Исполнительного комитета и Президенту Совета за приложенные ими усилия для обеспечения консенсуса по проекту резолюции об изменении климата.

44. Выразив поддержку проекту резолюции с предлагаемыми председателем поправками, делегат Китая вновь подчеркнул, что Китай не согласен с глобальной амбициозной целью обеспечения CNG с 2020 года, поскольку считает, что это увеличит обязательства развивающихся стран по сокращению эмиссии, что Китай не считает справедливым и осуществимым.

45. Делегат Российской Федерации указал, что хотя он ранее предложил, чтобы указанные "*Руководящие принципы по разработке и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации*" были включены в качестве приложения к проекту резолюции по глобальной системе РМ, у него нет серьезных возражений против их включения в резолюцию об изменении климата, предлагаемую председателем, поскольку в будущем периодический анализ внедрения CORSIA будет включать оценку соответствия требованиям указанных руководящих принципов. Таким образом, он поддержал проект резолюции с поправками председателя. Поддержав выступление делегата Китая, делегат Российской Федерации вновь подтвердил сомнение Российской Федерации в отношении обеспечения CNG с 2020 года, что по ее мнению является нереалистичным, учитывая отсутствие научного обоснования необходимости достижения такой глобальной амбициозной цели, и наносит вред достижению целей ИКАО в отношении окружающей среды.

46. Также высказавшись в поддержку проекта резолюции, делегат Саудовской Аравии вновь подтвердил сомнение его государства в отношении обеспечения CNG с 2020 года, которое Саудовская Аравия впервые высказала на 37-й сессии Ассамблеи в 2010 году в связи с резолюцией Ассамблеи А37-19 и повторила на последующей сессии в 2013 году в связи с резолюцией Ассамблеи А38-18. Напомнив, что на 38-й сессии Ассамблеи Саудовская Аравия попросила, чтобы указанная глобальная амбициозная цель была научно и практически доказана, он подчеркнул, что Саудовская Аравия будет сохранять сомнения относительно обеспечения CNG с 2020 года до тех пор, пока это не будет сделано.

47. Делегат Индии указал, что, хотя его государство поддержало предлагаемые председателем поправки к проекту резолюции, у него остается вопрос, вызывающий серьезную озабоченность, который, как Индия ожидает, будет рассмотрен и решен Комитетом. Он напомнил, что во время последней Ассамблеи 53 государства, включая Индию, выразили сомнения в отношении п. 7 постановляющей части резолюции Ассамблеи А38-18, в котором говорится о глобальной амбициозной цели обеспечить CNG с 2020 года. Несмотря на эти сомнения, ИКАО

разработала глобальную систему РМ на основе этой глобальной амбициозной цели. Индия продолжает питать сомнения в связи с этим аспектом проекта резолюции об изменении климата, содержащегося в документе WP/49, и поддерживает выступления делегатов Китая, Российской Федерации и Саудовской Аравии. В этой связи Индия напомнила, что Парижское соглашение не требует обеспечения CNG от каких-либо конкретных секторов, тем более с 2020 года, как предложено в рамках CORSIA. Кроме того, в Парижском соглашении признается, что развивающимся странам потребуется больше времени для достижения их пиковых значений эмиссии. Поэтому Индия считает, что обеспечение CNG с 2020 года будет способствовать регрессу в авиационной отрасли развивающихся стран и нанесет им вред, и поэтому предлагает исключить соответствующий п. 6 из постановляющей части проекта резолюции.

48. Выразив надежду, что Комитет не возобновит дебаты по поводу целей, которые детально обсуждались три года назад на 38-й сессии Ассамблеи, делегат Мексики г-н Р. Кобе Гонсалес, бывший Президент Совета ИКАО, впоследствии назначенный *пожизненным послом доброй воли ИКАО*, напомнил, что это – глобальные амбициозные цели, не предъявляющие конкретных требований к отдельным государствам, что четко указано в п. 7 постановляющей части резолюции A38-18 и п. 6 постановляющей части предлагаемого проекта резолюции. Отметив, что достигнуть пункта назначения невозможно, если не иметь желания и плана полета, он подчеркнул, что CNG с 2020 года является по своему характеру глобальной амбициозной целью, которая применяется ко всей системе международной гражданской авиации, а не к какому-либо определенному государству. Делегат Мексики поддержал проект резолюции об изменении климата, содержащийся в документе WP/49, с предлагаемыми председателем поправками.

49. Делегаты Австрии, Гватемалы, Испании, Италии, Канады, Нигерии, Нидерландов, Португалии, Соединенных Штатов Америки, Франции, Швейцарии и Швеции также высказались в поддержку проекта резолюции, включая глобальную амбициозную цель обеспечения CNG с 2020 года, представленную в п. 6 постановляющей части, и предлагаемые председателем поправки. При этом делегат Канады указала, что, хотя ее государству было трудно принять указанные изменения, Канада желает продемонстрировать гибкость, приняв их наряду с другими государствами.

50. Поддержав концепции, упомянутые делегатом Мексики, делегат Испании процитировал слова Леонардо да Винчи о том, что "жизнь – это движение, и нет движения без устремлений", и что "мы не можем достичь цели без устремлений". Повторив, что обеспечение CNG с 2020 года является глобальной амбициозной целью, он подчеркнул, что путь к ее достижению уже намечен, однако государства не обязаны следовать по нему.

51. Делегат Швейцарии подчеркнул, что обеспечение CNG с 2020 года является не только целью, предусмотренной в резолюции A38-18, но также целью, получившей широкое признание в авиационной отрасли. Он выступил за принятие ее в качестве рациональной основы для будущих действий при решении задач, связанных с изменением климата.

52. Отметив по итогам обсуждения, что большинство государств согласны с проектом резолюции об изменении климата, представленным в документе WP/49, вместе с дополнительными предложенными им изменениями, председатель указал, что проект резолюции будет соответствующим образом пересматриваться и что обеспокоенность, выраженная некоторыми государствами в отношении глобальной амбициозной цели ИКАО обеспечить CNG с 2020 года, будет отражена в проекте доклада, который будет представлен на утверждение Комитету на его следующем заседании до представления пленарному заседанию.

53. Заседание было закрыто в 17:15.

Протокол одиннадцатого заседания
(Четверг, 6 октября 2016 года, 10:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения
 - Одобрение проектов текстов доклада пленарному заседанию
(Раздел об изменении климата, не включающий глобальную систему рыночных мер, и раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер)
2. Передача полномочий для утверждения протоколов заседаний Исполнительного комитета

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

***Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
(Раздел об изменении климата, не включающий глобальную систему рыночных мер)***

1. Комитет рассмотрел документ WP/461, содержащий проект доклада по пункту 22 повестки дня, который касается раздела об изменении климата, не включающего глобальную систему рыночных мер, а также пересмотренный проект резолюции 22/1 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата".
2. Поблагодарив всех делегатов за поддержку и сотрудничество, председатель Исполнительного комитета подчеркнул, что их напряженная работа и дух компромисса дали возможность Ассамблее достичь важного исторического момента в работе Организации. Он отметил, что проект доклада, содержащийся в документе WP/461, отражает следующее: большинство государств выразили свою поддержку проекту резолюции 22/1 (WP/49), который был пересмотрен и включает изменения, предложенные по результатам неофициальных консультаций, которые председатель Комитета и Президент Совета провели с некоторыми государствами; и некоторые государства высказали обеспокоенность по поводу глобальной амбициозной цели ИКАО обеспечить углеродно-нейтральный прирост (CNG) с 2020 года. По поводу процедурных вопросов председатель сообщил, что государства могут делать оговорки в отношении резолюции только после ее принятия на пленарном заседании. Он предложил Комитету одобрить для представления пленарному заседанию проект доклада по пункту 22 повестки дня, касающемуся раздела об изменении климата, включая пересмотренный проект резолюции 22/1, представленный в документе WP/461.
3. Делегат Соединенных Штатов Америки предложила включить в конец п. 22.2.28 проекта доклада следующее предложение: "Конференция должна опираться на постоянную работу внутри САЕР". Ссылаясь на п. 19 преамбулы проекта резолюции 22/1, она высоко оценила работу по изучению экологических аспектов снятия с эксплуатации воздушных судов, например в плане

утилизации воздушных судов, но поинтересовалась, почему этот вопрос упомянут в резолюции об изменении климата.

4. Чтобы разъяснить обеспокоенность некоторых государств в связи с глобальной желательной целью ИКАО обеспечить CNG с 2020 года делегат Российской Федерации предложил добавить следующий текст в конце пункта 22.2.34: "в свете нереалистичного характера этой цели и отсутствия научного обоснования для нее".

5. Обратив внимание на связанный с CNG пункт 6 постановляющей части проекта резолюции 22/1, делегат Китая подчеркнул, что международная авиация быстро растет и в будущем этот рост придется в основном на развивающиеся страны. Он заявил, что указанная глобальная амбициозная цель обеспечения CNG с 2020 года не имеет надежного научного обоснования и не является справедливой и достижимой без разъяснения и признания того факта, что развитые государства должны будут существенно снизить свою эмиссию и оказывать техническую помощь развивающимся государствам. Отметив нереалистичность ситуации, когда глобальная амбициозная цель требует деятельности по снижению эмиссии от отдельных государств, делегат Китая предложил, чтобы пункт 6 постановляющей части был изменен и включал фразу "прилагая усилия для достижения этой цели".

6. Поддержав выступления делегатов Российской Федерации и Китая, делегат Индии указал, что его государство не согласно с целью обеспечения CNG с 2020 года в основном по двум причинам: развивающиеся страны растут более быстрыми темпами, а глобальная желательная цель негативно повлияет на рост их международной авиации; и Парижское соглашение 2015 года, заключенное под эгидой Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН) на 21-й сессии Конференции сторон (COP/21), не требует обеспечения CNG от каких-либо конкретных секторов, тем более с 2020 года.

7. Делегат Испании напомнил, что на предыдущем заседании Комитета (EX/10) было подчеркнуто, что соответствующий пункт 6 постановляющей части проекта резолюции 22/1 носит амбициозный характер и не накладывает никаких обязательств на государства.

8. В ходе последующего обсуждения полную поддержку документа WP/461 выразили делегаты Бельгии, Ботсваны, Германии, Греции, Египта, Индонезии, Ирландии, Испании, Италии, Кении, Кипра, Колумбии, Нигерии, Нидерландов, Норвегии, Объединенной Республики Танзания, Перу, Румынии, Саудовской Аравии, Словакии, Словении, Соединенного Королевства, Сомали, Турции, Финляндии, Франции, Чехии, Чили, Эстонии, Южной Африки и Японии.

9. Делегат Саудовской Аравии указал, что, согласно вышеуказанному замечанию председателя, оговорка, которую он сделал на предыдущем заседании Комитета (EX/10) в отношении пункта 6 постановляющей части проекта резолюции 22/1, будет официально представлена после того, как резолюция будет принята на пленарном заседании.

10. Отметив, что изменение климата имеет огромное значение для человечества, делегат Колумбии напомнил о больших человеческих жертвах и катастрофических разрушениях в результате урагана Мэтью, который разразился в восточной части Карибского бассейна 30 сентября 2016 года и продолжил свое разрушительное действие вдоль юго-восточного побережья Соединенных Штатов Америки. Призвав все государства стремиться достигнуть указанной глобальной амбициозной цели обеспечения CNG с 2020 года ради защиты окружающей среды и будущих поколений, он вновь подтвердил необходимость еще более амбициозных целей.

11. Принимая во внимание поддержку документа WP/461 подавляющим большинством государств, делегат Соединенных Штатов Америки отозвала свое предложение, сделанное ранее (см. п. 3 выше).

12. Делегат Боливии (Многонациональное Государство) подчеркнул важность отражения в проекте доклада озабоченности, выраженной его государством, а также другими государствами, в связи с необходимостью передачи развитыми государствами технологий развивающимся странам и содействия в наращивании ими потенциала, чтобы дать им возможность эффективно выполнять свои обязательства. Председатель Исполнительного комитета указал, что его выступление будет вместо резолюции отражено в протоколе.

13. В ответ на просьбу делегата Российской Федерации подтвердить, что предложенный им текст для п. 22.2.34 будет включен в проект доклада (см. п. 4 выше), Президент Совета разъяснил, что в протоколе заседания будут отражены все высказанные мнения. Чтобы продвигаться дальше, он предложил добавить фразу "поскольку, по их мнению, это нереалистичная цель" в конце пункта 22.2.34, которая примет следующий вид: несколько государств вновь заявили о своей обеспокоенности в связи с глобальной желательной целью ИКАО в отношении углеродно-нейтрального прироста с 2020 года, поскольку, по их мнению, это нереалистичная цель". Хотя делегат Российской Федерации попросил добавить слова "и отсутствия научного обоснования для нее", поскольку они отражают суть обсуждения на предыдущем заседании и подтверждают мнение его государства о том, что указанная глобальная желательная цель не имеет под собой научной основы, председатель Исполнительного комитета указал, что будет отражена поправка, предложенная Президентом Совета.

14. Выказав сожаление в связи с тем, что его предложение не было принято, делегат Российской Федерации согласился с предложенным порядком действий, попросив, чтобы его мнение было отражено в протоколе.

15. Председатель Исполнительного комитета отметил, что подавляющее большинство государств высказались в поддержку документа WP/461. Исходя из этого, он заключил, что Комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пункту 22 повестки дня (*Раздел об изменении климата, не включающий глобальную систему рыночных мер*), содержащийся в этом документе, с поправками, сделанными в ходе обсуждения; и согласен рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 22/1 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*", представленный в документе WP/461.

***Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
(Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер)***

16. Далее был рассмотрен документ WP/462 (с Revision No. 1 – только на французском языке), который содержит проект доклада Комитета по пункту 22 повестки дня, связанному с разделом, касающимся глобальной системы рыночных мер, а также пересмотренный проект резолюции 22/2 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)*".

17. Председатель Исполнительного комитета подчеркнул, что в проекте доклада отражена поддержка подавляющим большинством государств проекта резолюции 22/2 (WP/52), пересмотренного с учетом поправок, предложенных по результатам неофициальных консультаций, которые он совместно с Президентом Совета провел с некоторыми государствами по поводу предлагаемой глобальной системы РМ. Он отметил, что пересмотренный проект

резолюции 22/2, содержащийся в документе WP/462, отражает предложение, которое он внес на предыдущем заседании (EX/10). Напомнив, что Президент Совета согласился выделить дополнительное время для дальнейших неофициальных консультаций, чтобы обеспечить как можно более полный консенсус по тексту проекта резолюции, представляемому для принятия пленарному заседанию, председатель Исполнительного комитета представил следующие окончательные изменения в проекте доклада и в пересмотренном проекте резолюции 22/2:

а) В пункт 22.3.31 проекта доклада вставить следующий третий подпункт:

"— добавить новый пункт 17bis в текст проекта резолюции Ассамблеи: "*постановляет*, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии САЕР, включая решения об избежании двойного учета и о винтаже, отвечающем критериям, и временных рамках;"

б) В результате вышеуказанной поправки п. 22.3.33 проекта доклада будет исключен, последующие пункты будут соответственно перенумерованы, и следующий новый п. 21 постановляющей части будет добавлен в пересмотренный проект резолюции 22/2:

"*постановляет*, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии САЕР, включая решения об избежании двойного учета и о винтаже, отвечающем критериям, и временных рамках; "

с) В результате этой поправки существующие пункты с 21 по 24 постановляющей части пересмотренного проекта резолюции 22/2 будут соответственно перенумерованы с 22 по 25.

18. Поддержав предлагаемые поправки, делегат Российской Федерации предложил включить следующий дополнительный текст в конце существующего п. 22.3.37 проекта доклада, чтобы в сжатой форме отразить содержание обсуждения: "что также будет способствовать снижению общего глобального уровня безопасности полетов и повысит абсолютную скорость увеличения эмиссии CO₂ в общемировом масштабе". Председатель Исполнительного комитета при поддержке Секретариата предложил добавить "по их мнению" в начале нового текста, с чем делегат Российской Федерации согласился.

19. Делегат Индии одобрил предлагаемые председателем поправки, а также вышеуказанную поправку к п. 22.3.37.

20. Выступая от имени государств – членов ЕС и государств – членов ЕКГА, делегат Швеции поблагодарил председателя, Президента Совета и Секретариат за их усилия по обеспечению широкого консенсуса Ассамблеи по пересмотренному проекту резолюции 22/2; и в соответствии с преобладающим духом сотрудничества выразил полную поддержку документу WP/462, включая предлагаемые председателем поправки [см. пункт 17 а) б) с) выше], и призвал Комитет утвердить проект доклада, включая пересмотренный проект резолюции 22/2. Кроме того, делегат Швеции указал, что вышеуказанное выступление делегата Российской Федерации

Федерации должно быть отражено в протоколе заседания. Делегаты Италии, Австрии, Франции и Нидерландов присоединились к этому мнению.

21. Делегат Канады поздравил председателя Исполнительного комитета и Президента Совета с обеспечением широкого консенсуса. Выразив поддержку предлагаемым председателем поправкам к проекту доклада и пересмотренному проекту резолюции 22/2, он указал, что необходимо изменить вторую строку п. 14 преамбулы, заменив слово "механизмы" словом "механизм". Эта редакторская правка была принята к сведению.

22. Рекомендовав Комитету утвердить проект доклада, включая пересмотренный проект резолюции 22/2 с предлагаемыми председателем поправками, делегат Аргентины подчеркнул необходимость согласовать текст пункта 9 е) постановляющей части резолюции на испанском языке с вариантом на английском языке, чтобы упоминание "2018 года" было включено во вторую строку. Эта редакторская поправка была также принята к сведению.

23. Делегат Гватемалы выразил благодарность Председателю и Президенту Совета за их усилия по достижению консенсуса по проекту резолюции 22/2, которая, по его мнению, является справедливой, объективной и уважающей суверенитет государств. Он выразил уверенность в том, что вновь избранный Совет продолжит продвигать уже начатую работу по глобальной системе РМ, и приложит все усилия, чтобы обеспечить эффективную, безопасную, устойчиво развивающуюся и гармоничную международную гражданскую авиацию. Поддержав проект доклада и пересмотренный проект резолюции 22/2 с предлагаемыми председателем поправками, делегат Гватемалы призвал всех остальных делегатов сделать то же самое в соответствии с преобладающим духом сотрудничества.

24. От имени 54 государств – членов АКГА делегат Египта поздравил председателя, Президента Совета и всех делегатов с достижением консенсуса по глобальной системе РМ (CORSIA). Он подчеркнул, что указанные государства поддержали пересмотренный проект резолюции 22/2 с поправками председателя, и призвал сотрудничать с Советом с целью его реализации.

25. Также выразив благодарность председателю и Президенту Совета, делегат Соединенных Штатов Америки с энтузиазмом поддержал предлагаемые председателем поправки к проекту доклада и пересмотренному проекту резолюции 22/2.

26. Поддержав документ WP/462, включая предлагаемые поправки, делегат Мексики поблагодарил председателя, Президента Совета, Секретариат и государства за их работу, которая принесла серьезные положительные результаты.

27. Выразив благодарность председателю и Президенту Совета, делегат Объединенных Арабских Эмиратов одобрил для представления пленарному заседанию проект доклада и пересмотренный проект резолюции 22/2 вместе с поправками, предложенными председателем.

28. Делегат Сингапура одобрил гибкость, продемонстрированную председателем, Президентом Совета и делегатами, и выразил удовлетворение проектом доклада и пересмотренным проектом резолюции 22/2, включая предлагаемые председателем поправки.

29. Делегат Китая также поблагодарил председателя и Президента Совета за их неустанные усилия и руководство и высказался в поддержку итогового согласованного текста, включая предлагаемые председателем поправки.

30. Тепло поблагодарив все делегации и особенно председателя и Президента Совета за неизменную поддержку и стремление к достижению консенсуса с участием как можно большего числа государств, делегат Бразилии с удовлетворением отметила, что ее государство поддержало пересмотренный проект резолюции 22/2 с предлагаемыми председателем поправками.

31. Председатель Исполнительного комитета указал, что в результате обсуждения предложение делегата Российской Федерации о внесении изменения в п. 22.3.37 проекта доклада будет отражено в протоколе (см. п. 18 выше).

32. Председатель Исполнительного комитета отметил, что подавляющее большинство государств высказались в поддержку документа WP/462 с предложенными им поправками [см. пункты 17 а)–с) выше]. Исходя из этого, он заключил, что Комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста доклада по пункту 22 повестки дня (*Раздел об изменении климата, не включающий глобальную систему рыночных мер*), содержащийся в этом документе, с поправками; и согласен рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 22/2 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)*", с поправками.

Передача полномочий Председателю Ассамблеи для утверждения протоколов заседаний Исполнительного комитета

33. Исполнительный комитет передал полномочия на утверждение протоколов его заседаний председателю Ассамблеи.

34. Заседание было закрыто в 11:00.

ДОБАВЛЕНИЕ

СПИСОК РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ, РАССМОТРЕННЫХ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ

Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам

A39-WP/61 ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО
Revision No. 1 ВЗНОСАМ
EX/34; AD/5 (20/09/2016)

A39-WP/61 ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО
Revision No. 1 ВЗНОСАМ
Addendum No. 1 (27/09/2016)
EX/34; AD/5

A39-WP/61 ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО
Revision No. 1 ВЗНОСАМ
Addendum No. 2 (30/09/2016)
EX/34; AD/5

Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2013, 2014 и 2015 годы

A39-WP/470 ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 11 ПОВЕСТКИ ДНЯ
EX/181 (28/09/2016)

Пункт 12 повестки дня. Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения численного состава Совета

A39-WP/18 ПРЕДЛОЖЕНИЕ ВНЕСТИ ПОПРАВКУ В СТАТЬЮ 50 а) КОНВЕНЦИИ
EX/6 О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ЦЕЛЯХ
 УВЕЛИЧЕНИЯ КОЛИЧЕСТВА ЧЛЕНОВ СОВЕТА
 (31/05/2016)

A39-WP/179 ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОБ ИЗМЕНЕНИИ СТАТЬИ 50 а) КОНВЕНЦИИ О
EX/66 МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
 (09/08/2016)

A39-WP/471 ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 12 И 13 ПОВЕСТКИ ДНЯ
EX/182 (29/09/2016)

Пункт 13 повестки дня. Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения численного состава Аэронавигационной комиссии

A39-WP/13 ПРЕДЛОЖЕНИЕ ИЗМЕНИТЬ СТАТЬЮ 56 КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНА-
EX/1 РОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ЦЕЛЯХ УВЕЛИЧЕНИЯ
 ЧЛЕНСКОГО СОСТАВА АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОМИССИИ
 (31/05/2016)

A39-WP/471
EX/182 ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 12 И 13 ПОВЕСТКИ ДНЯ
(29/09/2016)

Пункт 14 повестки дня. Программа технической помощи

A39-WP/21
Revised
EX/9 ДОКЛАД О РЕАЛИЗАЦИИ ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕГО РЕГИОНАЛЬНОГО
ПЛАНА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО АВИАЦИОННОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В АФРИКЕ
(ПЛАН AFI SECFAI)
(31/08/2016)

A39-WP/27
EX/15 ДОСТИГНУТЫЙ В АФРИКЕ ПРОГРЕСС: ДОКЛАД О ХОДЕ
ВЫПОЛНЕНИЯ ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕГО РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В
АФРИКЕ (ПЛАН AFI)
(17/06/2016)

A39-WP/28
EX/16 ДОКЛАД О ПРОГРАММЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ИКАО
(09/06/2016)

A39-WP/105
EX/44 РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА
(25/08/2016)

A39-WP/164
Revised
EX/62 УКРЕПЛЕНИЕ ПОТЕНЦИАЛА В ОБЛАСТИ РЕГИОНАЛЬНЫХ
ЭКСПЕРТОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
(07/09/2016)

A39-WP/171
EX/121 СИСТЕМА ОБЪЕДИНЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ РЕГИОНА АФРИКИ И
ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА
(25/08/2016)

A39-WP/215
EX/83 ПОДДЕРЖКА ДАЛЬНЕЙШЕЙ РЕАЛИЗАЦИИ ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕГО
РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО
БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В АФРИКЕ (ПЛАН AFI)
(29/08/2016)

A39-WP/309
EX/112; TE/68 SAFETY AND AIR NAVIGATION CAPACITY AND
EFFICIENCY:ENSURING THAT NO AFI COUNTRY IS LEFT BEHIND
(01/09/2016) *Информационный документ

A39-WP/351
EX/136 ЭР-РИЯДСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И
УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ
(08/09/2016)

A39-WP/364
EX/144 ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ЕГИПТА ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO₂
МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ
(07/09/2016)

A39-WP/392
EX/153 ПРЕДЛАГАЕМЫЙ ПЛАН ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ДЛЯ MID
(MIDIP) В ПОДДЕРЖКУ РЕАЛИЗАЦИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ИНИЦИАТИВ
В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АЭРОНАВИГАЦИИ
(15/09/2016)

A39-WP/415 EX/159; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/450 EX/172	SUPPORTING IMPLEMENTATION OF AVIATION SAFETY AND AIR NAVIGATION BY JAPAN (20/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/456 Revision No. 1 EX/174	AFRICAN AIR NAVIGATION SERVICES PROVIDERS (ANSPs) PEER REVIEW PROGRAMME (26/09/2016)
A39-WP/495 EX/190	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 14 ПОВЕСТКИ ДНЯ (03/10/2016)

Пункт 15 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества

A39-WP/45 EX/23	ПРОГРАММА ИКАО ДЛЯ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ-ВОЛОНТЕРОВ (16/05/2016)
A39-WP/47 EX/24	ПОЛИТИКА И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ПЕРИОД 2013–2015 гг. (16/05/2016)
A39-WP/105 EX/44	РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА (25/08/2016)
A39-WP/141 EX/53	НОВЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ИКАО-МАК RER/01/901 (COSCAP-CIS) И ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ЕГО ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЗА 15 ЛЕТ (04/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/244 Revised EX/96	ЦЕННОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА И СОДЕЙСТВИЕ РАЗВИТИЮ ИНСТРУМЕНТОВ ФИНАНСИРОВАНИЯ В ЦЕЛЯХ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (22/08/2016)
A39-WP/292 EX/108	РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ЮЖНОАМЕРИКАНСКОМ РЕГИОНЕ (16/08/2016)
A39-WP/383 EX/151	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССОВ, ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОНТРАКТОВ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ЗАКУПОК ПРИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ СО СТОРОНЫ УПРАВЛЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА

A39-WP/415 EX/159; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/491 EX/188	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 15 ПОВЕСТКИ ДНЯ (30/09/2016)

Пункт 16 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

A39-WP/14 EX/2	ВСЕОБЪЕМЛЮЩАЯ СТРАТЕГИЯ ИКАО В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ICASS) (30/05/2016)
A39-WP/15 EX/3	РАЗРАБОТКА ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (30/05/2016)
A39-WP/16 EX/4	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО, КАСАЮЩЕЙСЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (03/06/2016)
A39-WP/17 EX/5	РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (30/05/2016)
A39-WP/98 EX/43	ПРИОРИТЕТЫ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (25/07/2016)
A39-WP/99 Revision No. 1 EX/45; TE/26	КИБЕРУСТОЙЧИВОСТЬ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (26/07/2016)
A39-WP/131 EX/48	NIVELES DE PROTECCIÓN ANTE CAMBIOS EN EL NIVEL DE AMENAZA (03/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/132 EX/49	DESARROLLOS DE RPAS EN ESPAÑA (03/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/136 EX/50	BIOMETRIC BASED ACCESS CONTROL AT AIRPORTS IN INDIA (04/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/145 EX/54	РАЗРАБОТКА И ОБНОВЛЕНИЕ СТАНДАРТОВ И ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА ПО НОВЫМ И ВОЗНИКАЮЩИМ УГРОЗАМ (10/08/2016)
A39-WP/175 EX/64	КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ. ВОЗМОЖНЫЕ ДЕЙСТВИЯ РЕГУЛИРУЮЩИХ ОРГАНОВ И ЗАИНТЕРЕСОВАННЫХ СТОРОН (09/08/2016)

- A39-WP/177
EX/65 КУЛЬТУРА АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ОЦЕНКА ВЫПОЛНЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОГРАММ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (10/08/2016) (62)
- A39-WP/180
EX/67 ГЛОБАЛЬНЫЕ СТРАТЕГИИ ПО УСТРАНЕНИЮ ИНСАЙДЕРСКОГО РИСКА (10/08/2016)
- A39-WP/184
EX/70 ПРИЗНАНИЕ ЭКВИВАЛЕНТНЫХ МЕР АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ПРИЗНАНИЕ ЗАЩИЩЕННЫХ ОТ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ВСКРЫТИЯ ПАКЕТОВ (10/08/2016)
- A39-WP/187
EX/72 СТРАТЕГИЯ В ОБЛАСТИ ЗАЩИТЫ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ (10/08/2016)
- A39-WP/198
EX/74 ПОЛИТИКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НЕКОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЫ (10/08/2016)
- A39-WP/219
EX/85 УСТРАНЕНИЕ НЕСООТВЕТСТВИЯ МЕЖДУ ВОПРОСАМИ ПРОТОКОЛА, ПРЕДУСМОТРЕННЫМИ МЕХАНИЗМОМ НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ, И ПРАВИЛАМИ/ИНСТРУКТИВНЫМ МАТЕРИАЛОМ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (11/08/2016)
- A39-WP/238
EX/94 AVIATION SECURITY POLICIES IMPLEMENTED IN INDONESIA (08/08/2016) *Информационный документ
- A39-WP/254
EX/100 СОГЛАСОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ ДОСМОТРА ЖИДКОСТЕЙ, АЭРОЗОЛЕЙ И ГЕЛЕЙ (12/08/2016)
- A39-WP/310
EX/113 О МЕРАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ В НЕКОНТРОЛИРУЕМОЙ ЗОНЕ АЭРОПОРТА (09/08/2016)
- A39-WP/311
EX/114 СИСТЕМА ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ НА ВОЗДУШНОМ СУДНЕ КАК СРЕДСТВО ОБЪЕКТИВНОГО КОНТРОЛЯ, ИСПОЛЪЗУЕМОГО С ЦЕЛЬЮ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ И РАССЛЕДОВАНИЯ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА (09/08/2016)
- A39-WP/312
EX/115 МЕРЫ ГОСУДАРСТВЕННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВАХ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА, РЕАЛИЗУЕМЫЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НАЗВАНИЕ (09/08/2016)

A39-WP/315 EX/116	ВНЕДРЕНИЕ НАЦИОНАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ УПРАВЛЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТЬЮ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (НПУБГА-СУАБ) (09/08/2016)
A39-WP/327 EX/125	МЕРЫ КОНТРОЛЯ В ОТНОШЕНИИ ЖИДКОСТЕЙ, АЭРОЗОЛЕЙ И ГЕЛЕЙ (ЖАГ) (09/08/2016)
A39-WP/330 EX/127	ПРОЦЕДУРЫ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА (09/08/2016)
A39-WP/337 EX/130; TE/145	AIRCRAFT CERTIFICATION CYBERSECURITY REGULATORY EFFORTS (02/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/361 EX/142	MANAGEMENT И CONTROL OF EXTERNAL SECURITY RISKS BY CAAC (12/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/373 EX/147	JOINT WCO-ICAO INITIATIVES TO IMPROVE AIR CARGO SECURITY AND FACILITATION (07/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/415 EX/159; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL (16/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/483 EX/183	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 16 ПОВЕСТКИ ДНЯ (30/09/2016)
A39-WP/483 Corrigendum No. 1 (RU only) EX/183	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 16 ПОВЕСТКИ ДНЯ (02/10/2016)

Пункт 17 повестки дня. Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)

A39-WP/20 Revision No. 1 EX/8	ВНЕДРЕНИЕ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ-МНМ) (22/06/2016)
A39-WP/151 EX/55	УРОВЕНЬ РАСКРЫТИЯ ИНФОРМАЦИИ О РЕЗУЛЬТАТАХ ПРОВЕРОК, ВЫПОЛНЕННЫХ В РАМКАХ МЕХАНИЗМА

НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ-МНМ) (08/08/2016)

A39-WP/224
EX/88

ICAO UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME — CONTINUOUS MONITORING APPROACH (USAP-CMA) IMPLEMENTED IN INDONESIA (12/08/2016) *Информационный документ

A39-WP/316
EX/117

ОБ УРОВНЕ РАСКРЫТИЯ ИНФОРМАЦИИ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ПРОВЕРОК В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (09/08/2016)

A39-WP/371
EX/146

CHINA'S NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY AUDITS (09/08/2016) *Информационный документ

A39-WP/484
EX/184

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ (30/09/2016)

Пункт 18 повестки дня. Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC)

A39-WP/21
Revised
EX/9

ДОКЛАД О РЕАЛИЗАЦИИ ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕГО РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В АФРИКЕ (ПЛАН AFI SEC/FAL) (31/08/2016)

A39-WP/28
EX/16

ДОКЛАД О ПРОГРАММЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ИКАО (09/06/2016)

A39-WP/105
EX/44

РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА (25/08/2016)

A39-WP/164
Revised
EX/62

УКРЕПЛЕНИЕ ПОТЕНЦИАЛА В ОБЛАСТИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЭКСПЕРТОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (07/09/2016)

A39-WP/185
Revised
EX/71

УЛУЧШЕНИЕ ПОДГОТОВКИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАГРУЗА (22/08/2016)

A39-WP/258
Revision No. 1
EX/102

КАДРОВАЯ СИТУАЦИЯ С СОТРУДНИКАМИ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ЕВРОПЕЙСКОМ/СЕВЕРОАТЛАНТИЧЕСКОМ БЮРО ИКАО (22/09/2016)

A39-WP/351

ЭР-РИЯДСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ ПО АВИАЦИОННОЙ

EX/136	БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (08/09/2016)
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL (16/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/485 EX/185	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 18 ПОВЕСТКИ ДНЯ (30/09/2016)

Пункт 19 повестки дня. Упрощение формальностей и стратегия ИКАО в области программы идентификации пассажиров (TRIP)

A39-WP/19 EX/7	СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ДИРЕКТОРИЕЙ ОТКРЫТЫХ КЛЮЧЕЙ (ДОК) ИКАО (31/05/2016)
A39-WP/40 EX/19	ИЗМЕНЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СТРАТЕГИИ ИКАО В ОБЛАСТИ ПРОГРАММЫ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПАССАЖИРОВ (TRIP) (06/06/2016)
A39-WP/41 EX/20	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (06/06/2016)
A39-WP/42 EX/21	ИЗМЕНЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРИЛОЖЕНИЯ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ" (06/06/2016)
A39-WP/191 EX/73	ВКЛЮЧЕНИЕ СВЕДЕНИЙ О РОДИТЕЛЯХ В ПРОЕЗДНЫЕ ДОКУМЕНТЫ ДЕТЕЙ В ЦЕЛЯХ БОРЬБЫ С ТОРГОВЛЕЙ ДЕТЬМИ (10/08/2016)
A39-WP/203 Revised EX/75	СИСТЕМА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ О ПАССАЖИРАХ (API) И ЗАПИСЕЙ РЕГИСТРАЦИИ ПАССАЖИРОВ (PNR) (22/08/2016)
A39-WP/326 EX/124	ВЛИЯНИЕ НОРМАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ В ОБЛАСТИ КАЧЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ НА ИНФРАСТРУКТУРУ АЭРОПОРТОВ БРАЗИЛИИ (26/08/2016)
A39-WP/351 EX/136	ЭР-РИЯДСКАЯ ДЕКЛАРАЦИЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (08/09/2016)

A39-WP/486
EX/186

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 19 ПОВЕСТКИ ДНЯ
(30/09/2016)

Пункт 20 повестки дня. Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

A39-WP/28
EX/16

ДОКЛАД О ПРОГРАММЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ИКАО
(09/06/2016)

A39-WP/48
EX/25

СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА
(21/06/2016)

A39-WP/48
Corrigendum No. 1
EX/25

СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА
(08/07/2016)

A39-WP/51
EX/28

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА
(30/06/2016)

A39-WP/55
EX/32

НЫНЕШНИЕ И БУДУЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ШУМА И АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ
(17/06/2016)

A39-WP/55
Corrigendum No. 1
EX/32

НЫНЕШНИЕ И БУДУЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ШУМА И АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ
(09/09/2016)

A39-WP/91
EX/42

КОМПЛЕКСНЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ ПОДХОД К ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ
(18/07/2016)

A39-WP/152
EX/56

СТАНДАРТЫ И ПОЛИТИКА ИКАО, КАСАЮЩИЕСЯ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ
(09/08/2016)

A39-WP/156
EX/60

ENVIRONMENTAL PROGRAMME ON HELICOPTER NOISE MITIGATION BY OPERATIONAL PROCEDURES
(15/08/2016) *Информационный документ

A39-WP/170
EX/63

НАВИГАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN), И ВОЗМОЖНОСТИ В ОБЛАСТИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ
(09/08/2016)

A39-WP/210
Revision No. 1
EX/80

РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ АВИАЦИОННОМ ШУМЕ И ВЛИЯНИИ НА КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА
(22/08/2016)

A39-WP/223 EX/87	PROGRESS ON THE IMPLEMENTATION OF AIRCRAFT NOISE POLICY AND STANDARDIZATION (17/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/225 EX/89	ПРЕДПРИНЯТЫЕ В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ ДЕЙСТВИЯ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ПОДДЕРЖКУ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ (17/08/2016)
A39-WP/250 Revision No. 1 EX/99	ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СОЗДАНИИ ВЕБ-ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ СБОРОВ, СВЯЗАННЫХ С ШУМОМ (22/09/2016)
A39-WP/429 EX/164	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/430 EX/165	PROPOSAL TO SHARE BEST PRACTICE ON ICAO BALANCED APPROACH (14/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/447 EX/169	ЗАГРЯЗНЕНИЕ АТМОСФЕРЫ В АЭРОПОРТАХ: СЕРЬЕЗНАЯ УГРОЗА ЗДОРОВЬЮ РАБОТНИКОВ АЭРОПОРТОВ (16/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/460 EX/177	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 20 И 21 ПОВЕСТКИ ДНЯ (29/09/2016)

Пункт 21 повестки дня. Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

A39-WP/28 EX/16	ДОКЛАД О ПРОГРАММЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ИКАО (09/06/2016)
A39-WP/48 Corrigendum No. 1 EX/25	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА (08/07/2016)
A39-WP/51 EX/28	ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА (30/06/2016)
A39-WP/55 EX/32	НЫНЕШНИЕ И БУДУЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ШУМА И АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ (17/06/2016)

A39-WP/55 Corrigendum No. 1 EX/32	НЫНЕШНИЕ И БУДУЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ШУМА И АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ (09/09/2016)
A39-WP/91 EX/42	КОМПЛЕКСНЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ ПОДХОД К ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (18/07/2016)
A39-WP/152 EX/56	СТАНДАРТЫ И ПОЛИТИКА ИКАО, КАСАЮЩИЕСЯ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (09/08/2016)
A39-WP/210 Revision No. 1 EX/80	РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ АВИАЦИОННОМ ШУМЕ И ВЛИЯНИИ НА КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА (22/08/2016)
A39-WP/225 EX/89	ПРЕДПРИНЯТЫЕ В ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКЕ ДЕЙСТВИЯ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ПОДДЕРЖКУ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ (17/08/2016)
A39-WP/429 EX/164	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/460 EX/177	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 20 И 21 ПОВЕСТКИ ДНЯ (29/09/2016)

Пункт 22 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения

A39-WP/28 EX/16	ДОКЛАД О ПРОГРАММЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ИКАО (09/06/2016)
A39-WP/49 EX/26	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (23/06/2016)
A39-WP/51 EX/28	ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА (30/06/2016)
A39-WP/52 EX/29	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ГЛОБАЛЬНАЯ СИСТЕМА РЫНОЧНЫХ МЕР (PM) (01/09/2016)
A39-WP/52 Corrigendum No. 1 (SP only) EX/29	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ГЛОБАЛЬНАЯ СИСТЕМА РЫНОЧНЫХ МЕР (PM) (21/09/2016)

A39-WP/54 EX/31	ДОБРОВОЛЬНЫЕ ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ ГОСУДАРСТВ ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO ₂ (17/06/2016)
A39-WP/55 EX/32	НЫНЕШНИЕ И БУДУЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ШУМА И АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ (17/06/2016)
A39-WP/55 Corrigendum No. 1 EX/32	НЫНЕШНИЕ И БУДУЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ШУМА И АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ (09/09/2016)
A39-WP/56 EX/33	УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТОПЛИВА ДЛЯ АВИАЦИИ (17/06/2016)
A39-WP/91 EX/42	КОМПЛЕКСНЫЙ ЕВРОПЕЙСКИЙ ПОДХОД К ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (18/07/2016)
A39-WP/138 EX/52	CLIMATE CHANGE & AVIATION GROWTH IN INDIA (04/07/2016) *Информационный документ
A39-WP/152 EX/56	СТАНДАРТЫ И ПОЛИТИКА ИКАО, КАСАЮЩИЕСЯ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (09/08/2016)
A39-WP/153 Revision No. 1 EX/57	КОММЕНТАРИИ ПО ПОВОДУ ЭКОНОМИЧЕСКИХ ПОСЛЕДСТВИЙ ВНЕДРЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО МЕХАНИЗМА КОМПЕНСАЦИЙ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА (16/08/2016)
A39-WP/154 Revision No. 1 EX/58	ПОЭТАПНОЕ ВНЕДРЕНИЕ ГЛОБАЛЬНЫХ РЫНОЧНЫХ МЕР (16/08/2016)
A39-WP/155 Revision No. 1 EX/59	ПОЗИЦИЯ ОТРАСЛИ В ОТНОШЕНИИ ГЛОБАЛЬНЫХ РЫНОЧНЫХ МЕР ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (31/08/2016)
A39-WP/163 EX/61	ГЛОБАЛЬНЫЕ РЫНОЧНЫЕ МЕРЫ В ОТНОШЕНИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ – ОБСУЖДЕНИЕ MRV, EUS И РЕЕСТРОВ (09/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/170 EX/63	НАВИГАЦИЯ, ОСНОВАННАЯ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ (PBN), И ВОЗМОЖНОСТИ В ОБЛАСТИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (09/08/2016)

A39-WP/181 EX/68	КЕНИЯ. ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ СБОРА ДАННЫХ, МОНИТОРИНГА И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБ ЭМИССИИ CO ₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (09/08/2016)
A39-WP/182 EX/69	ПРИЗНАНИЕ "ПЕРВОПРОХОДЦЕВ" В СТРУКТУРЕ СИСТЕМЫ ГЛОБАЛЬНЫХ РЫНОЧНЫХ МЕР, КАСАЮЩИХСЯ ВЛИЯНИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ НА ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (09/08/2016)
A39-WP/206 EX/76	ICAO'S GLOBAL MARKET-BASED MEASURE (GMBM) (18/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/207 EX/77	ICAO'S CO ₂ STANDARD FOR NEW AIRCRAFT (18/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/208 EX/78	INCREASED TRANSPARENCY IN ICAO DECISION MAKING (18/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/209 EX/79	ADDRESSING INTERNATIONAL AVIATION EMISSIONS IN THE CONTEXT OF THE PARIS AGREEMENT (18/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/211 Revision No. 1 EX/81	ПОЗИЦИЯ ИНДОНЕЗИИ В ОТНОШЕНИИ ГЛОБАЛЬНЫХ РЫНОЧНЫХ МЕР (ГРМ) ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (22/08/2016)
A39-WP/212 Revision No. 1 EX/82	НЕОБХОДИМОСТЬ В ДИРЕКТИВНЫХ УКАЗАНИЯХ ОТНОСИТЕЛЬНО СТИМУЛИРОВАНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫХ АЛЬТЕРНАТИВНЫХ ВИДОВ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (22/08/2016)
A39-WP/222 EX/86	PROGRESS IN THE IMPLEMENTATION OF STATE ACTION PLAN FOR REDUCING EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (17/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/227 EX/90	ASSISTANCE AND CAPACITY BUILDING IN AVIATION TO ADDRESS THE CO ₂ EMISSION FROM INTERNATIONAL AVIATION (09/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/232 EX/91	МНЕНИЕ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ ОТНОСИТЕЛЬНО КОРЗИНЫ МЕР ИКАО ПО БОРЬБЕ С ИЗМЕНЕНИЕМ КЛИМАТА, ВЫЗВАННЫМ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (18/08/2016)
A39-WP/233 EX/92	КЛЮЧЕВЫЕ СТРУКТУРНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РЫНОЧНЫХ МЕР ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ. ПОЗИЦИЯ БРАЗИЛИИ (16/08/2016)

A39-WP/234 EX/93	РАСПРЕДЕЛЕНИЕ КОМПЕНСАЦИОННЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ В РАМКАХ ГРМ (16/08/2016)
A39-WP/248 EX/98	ПОДДЕРЖКА ДЛЯ ПРИНЯТИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ РЫНОЧНОЙ МЕРЫ СО СТОРОНЫ ИКАО 39-й АССАМБЛЕИ (15/08/2016)
A39-WP/262 EX/104	ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ И НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ДЛЯ УМЕНЬШЕНИЯ ЭМИССИИ CO ₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (23/08/2016)
A39-WP/321 EX/119	ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ И СОТРУДНИЧЕСТВО ГОСУДАРСТВ ПОДРЕГИОНА ЦЕНТРАЛЬНОЙ АФРИКИ В ОБЛАСТИ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ CO ₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (23/08/2016)
A39-WP/343 EX/131	ПОЗИЦИЯ МАЛАЙЗИИ ОТНОСИТЕЛЬНО ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РЫНОЧНЫХ МЕР (ГСРМ) ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (31/08/2016)
A39-WP/363 EX/143	УМЕНЬШЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ CO ₂ В БУРКИНА-ФАСО (09/08/2016)
A39-WP/364 EX/144	ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ЕГИПТА ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO ₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (07/09/2016)
A39-WP/377 EX/149	ELEMENTOS ESENCIALES PARA UN ACUERDO GLOBAL EN MBM (07/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/387 EX/152	МЕХАНИЗМ ЧИСТОГО РАЗВИТИЯ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КАК АЛЬТЕРНАТИВА СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) (07/09/2016)
A39-WP/411 EX/155	МНЕНИЕ КАНАДЫ ОТНОСИТЕЛЬНО СТРУКТУРЫ ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РЫНОЧНЫХ МЕР (12/08/2016)
A39-WP/412 EX/156	СОВМЕСТНАЯ ПОЗИЦИЯ ПО НЕКОТОРЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ ПРЕДЛАГАЕМОГО ПРОЕКТА СВОДНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ГЛОБАЛЬНАЯ СИСТЕМА РЫНОЧНЫХ МЕР (PM) (09/09/2016)
A39-WP/413 EX/157	ПОЗИЦИЯ ОТРАСЛИ В ОТНОШЕНИИ ДОБРОВОЛЬНОГО УЧАСТИЯ В CORSIA (12/09/2016)

A39-WP/414 EX/158	ЕВРОПЕЙСКАЯ ПОЗИЦИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РЫНОЧНЫХ МЕР ДЛЯ ЭМИССИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (12/09/2016)
A39-WP/415 EX/159; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/426 EX/161	LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC) MEMBER STATES THAT HAVE PREPARED THEIR ACTION PLAN FOR REDUCING CO2 EMISSIONS FROM INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (16/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/427 EX/162	ICAO'S CLIMATE CHANGE MEASURES AND THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (14/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/428 EX/163	ЗАМЕЧАНИЯ ПО ПРОВОДИМОЙ САЕР ТЕХНИЧЕСКОЙ РАБОТЕ В ОБЛАСТИ РАЗРАБОТКИ МЕХАНИЗМА МОНИТОРИНГА, ОТЧЕТНОСТИ И ВЕРИФИКАЦИИ (MRV), КРИТЕРИЕВ ЕДИНИЦ ЭМИССИИ (EUC) И РЕЕСТРОВ ГЛОБАЛЬНЫХ РЫНОЧНЫХ МЕР ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (14/09/2016)
A39-WP/429 EX/164	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/431 EX/166	INTRODUCING FOR EMISSIONS MONITORING EXPERIENCES FOR AVIATION IN REPUBLIC OF KOREA (14/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/443 EX/167	THAILAND VOLUNTARY EMISSIONS REDUCTION (T-VER) PROGRAM (14/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/448 EX/170	ПОЗИЦИЯ США ОТНОСИТЕЛЬНО ГЛОБАЛЬНОЙ СИСТЕМЫ РМ (16/09/2016)
A39-WP/449 EX/171	АЛЬЯНС ПО УСТОЙЧИВОМУ РАЗВИТИЮ АВИАЦИИ (ALAS) (16/09/2016)
A39-WP/455 EX/173	DEVELOPMENT OF ICAO VISION FOR SUSTAINABLE ALTERNATIVE FUELS FOR AVIATION (22/09/2016)
A39-WP/461 EX/178	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 22 ПОВЕСТКИ ДНЯ (05/10/2016)
A39-WP/462 Revision No.1 EX/179	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 22 ПОВЕСТКИ ДНЯ (06/10/2016)

A39-WP/465
EX/180 PLAN DE ACCIÓN PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO₂ EN
LA REPÚBLICA DOMINICANA
(28/09/2016) *Информационный документ

Пункт 23 повестки дня. Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала

A39-WP/62
EX/35 ПРОГРАММА ИКАО В ОБЛАСТИ ПОДГОТОВКИ
СПЕЦИАЛИСТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И НАРАЩИВАНИЕ
АВИАЦИОННОГО ПОТЕНЦИАЛА
(03/06/2016)

A39-WP/105
EX/44 РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ НАРАЩИВАНИЯ
ПОТЕНЦИАЛА
(25/08/2016)

A39-WP/183
EX/140 TRAINING – LABOR OF SPECIALIZED ORGANIZATIONS IN THE
ARGENTINE REPUBLIC
(31/08/2016) *Информационный документ

A39-WP/346
EX/132 РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ЦЕЛЯХ НАРАЩИВАНИЯ
ПОТЕНЦИАЛА
(31/08/2016)

A39-WP/348
Revision No. 1
EX/134 РАЗВИТИЕ ЛЮДСКИХ РЕСУРСОВ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ
"НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ": БАЗА
ДАННЫХ О КУРСАХ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА И КОМИТЕТ
ПО УПРАВЛЕНИЮ РЕСУРСАМИ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ
ПЕРСОНАЛА
(16/09/2016)

A39-WP/349
Revision No. 1
EX/135 ПОДГОТОВКА ДОРОЖНОЙ КАРТЫ ПО НАРАЩИВАНИЮ
АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА В КАМЕРУНЕ
(16/09/2016)

A39-WP/353
EX/137 INDONESIA PROGRESS ON THE IMPLEMENTATION OF
INSPECTOR TRAINING SYSTEM
(31/08/2016) *Информационный документ

A39-WP/354
EX/138 TRAINING – IMPLEMENTATION BY THE PAN-AMERICAN CIVIL
AVIATION INSTITUTE (IPAC)
(31/08/2016) *Информационный документ

A39-WP/364
EX/144 ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ЕГИПТА ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO₂
МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ
(07/09/2016)

A39-WP/487
EX/187 ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 23 ПОВЕСТКИ ДНЯ
(01/10/2016)

Пункт 24 повестки дня. Управление людскими ресурсами

A39-WP/74 EX/37	УПРАВЛЕНИЕ ЛЮДСКИМИ РЕСУРСАМИ (10/06/2016)
A39-WP/423 EX/160	СААС'S SUPPORT FOR ICAO IN HUMAN RESOURCES (13/09/2016) *Информационный документ
A39-WP/508 EX/193	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 24 И 25 ПОВЕСТКИ ДНЯ (03/10/2016)

Пункт 25 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО

A39-WP/73 EX/36	КАДРОВАЯ СИТУАЦИЯ В ИКАО (13/06/2016)
A39-WP/73 Corrigendum No. 1 EN/FR/AR only EX/36	КАДРОВАЯ СИТУАЦИЯ В ИКАО (21/09/2016)
A39-WP/508 EX/193	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 24 И 25 ПОВЕСТКИ ДНЯ (03/10/2016)

Пункт 26 повестки дня. Многоязычие в ИКАО

A39-WP/43 EX/22	МНОГОЯЗЫЧИЕ В ИКАО (09/06/2016)
A39-WP/355 EX/139	ПОЛИТИКА ИКАО В ОБЛАСТИ ЛИНГВИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (22/08/2016)
A39-WP/357 EX/141	МНОГОЯЗЫЧИЕ – ОДИН ИЗ ОСНОВОПОЛАГАЮЩИХ ПРИНЦИПОВ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ ИКАО КАК СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ООН (13/09/2016)
A39-WP/509 EX/194	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 26 ПОВЕСТКИ ДНЯ (03/10/2016)

Пункт 27 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО

A39-WP/22 EX/10	РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА О НИЗКОМ УРОВНЕ ОТВЕТОВ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ НА ПИСЬМА ГОСУДАРСТВАМ, РАССЫЛАЕМЫЕ ИКАО (22/06/2016)
A39-WP/75 EX/38	ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ И ДЕЙСТВЕННОСТИ ИКАО (29/06/2016)
A39-WP/79 Revised EX/40	ВЫЕЗДНЫЕ ЗАСЕДАНИЯ СОВЕТА ПО ВОПРОСАМ СТРАТЕГИИ: МЕХАНИЗМ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ И ДЕЙСТВЕННОСТИ ИКАО (12/07/2016)
A39-WP/86 EX/41; TE/15	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ВНЕДРЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЙ, КАСАЮЩИХСЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (21/07/2016)
A39-WP/119 EX/46	ОПЫТ КУБЫ В СВЯЗИ С ПОЛУЧЕНИЕМ, ОЦЕНКОЙ И ОБРАБОТКОЙ ПИСЕМ ГОСУДАРСТВАМ ИКАО (29/07/2016)
A39-WP/308 EX/111; TE/135	УСИЛЕНИЕ РОЛИ ИКАО И РОРАП ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ РАССЛЕДОВАНИЯХ РЕЗОНАНСНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ (25/08/2016) *Информационный документ
A39-WP/320 EX/118	VOLUME OF ИКАО CORRESPONDENCE (01/09/2016) *Информационный документ
39-WP/325 Revision No.1 EX/123	ПРЕДСТАВЛЕННОСТЬ ГОСУДАРСТВ В СОВЕТЕ ИКАО ЧЕРЕЗ ЧЛЕНСТВО В РОТАЦИОННОЙ ГРУППЕ (25/08/2016)
A39-WP/510 EX/195	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 27 ПОВЕСТКИ ДНЯ (03/10/2016)

Пункт 28 повестки дня. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"

A39-WP/23 EX/11	ИНИЦИАТИВА "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ" (NCLB) (05/07/2016)
A39-WP/24 EX/12	СТРАТЕГИЯ УМЕНЬШЕНИЯ РИСКА БЕДСТВИЙ И МЕХАНИЗМЫ РЕАГИРОВАНИЯ В АВИАЦИИ (27/06/2016)

A39-WP/105 EX/44	РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ В ОБЛАСТИ НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА (25/08/2016)
A39-WP/218 Revision No. 1 EX/84	ФИЛИАЛ РЕГИОНАЛЬНОГО БЮРО В ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ (02/09/2016)
A39-WP/261 EX/103	ЦЕЛЕВАЯ ПОМОЩЬ ГОСУДАРСТВАМ: СТРАТЕГИЯ "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ" В РЕГИОНАХ СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ, ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКИ И КАРИБСКОГО БАССЕЙНА (NAM/CAR) (19/08/2016)
A39-WP/264 EX/105	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПО СОЗДАНИЮ ПРОЦЕССА УПРАВЛЕНИЯ КРИЗИСНЫМИ СИТУАЦИЯМИ (30/08/2016)
A39-WP/280 Revision No. 1 EX/122	МЕРЫ БЫСТРОГО РЕАГИРОВАНИЯ ПОСЛЕ ЗЕМЛЕТРЯСЕНИЯ В АЭРОПОРТУ КУМАМОТО (07/09/2016)
A39-WP/299 EX/109	ДОКЛАД О ХОДЕ РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ ФОНДА РАЗВИТИЯ ЛЮДСКИХ РЕСУРСОВ (HRDF) (02/07/2016)
A39-WP/348 EX/134	РАЗВИТИЕ ЛЮДСКИХ РЕСУРСОВ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ": БАЗА ДАННЫХ О КУРСАХ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА И КОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ РЕСУРСАМИ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА (31/08/2016)
A39-WP/299 EX/109	ДОКЛАД О ХОДЕ РАБОТЫ ПО СОЗДАНИЮ ФОНДА РАЗВИТИЯ ЛЮДСКИХ РЕСУРСОВ (HRDF) (02/07/2016)
A39-WP/348 Revision No. 1 EX/134	РАЗВИТИЕ ЛЮДСКИХ РЕСУРСОВ В КОНТЕКСТЕ ИНИЦИАТИВЫ "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ": БАЗА ДАННЫХ О КУРСАХ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА И КОМИТЕТ ПО УПРАВЛЕНИЮ РЕСУРСАМИ ДЛЯ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА (16/09/2016)
A39-WP/364 EX/144	ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ЕГИПТА ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO ₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (07/09/2016)
A39-WP/369 EX/145	ДОСТУПНОСТЬ ПУБЛИКАЦИЙ ИКАО (06/09/2016)

A39-WP/415
EX/159; TE/198 EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE
(NCLB)
(16/09/2016) *Информационный документ

A39-WP/446
EX/168 AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE
SEGURIDAD DE LA AVIACION CIVIL
(16/09/2016) *Информационный документ

A39-WP/450
EX/172 SUPPORTING IMPLEMENTATION OF AVIATION SAFETY AND AIR
NAVIGATION BY JAPAN
(20/09/2016) *Информационный документ

A39-WP/494
EX/189 ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 28 ПОВЕСТКИ ДНЯ
(01/10/2016)

Пункт 29 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: Цели в области устойчивого развития (ЦУР)

A39-WP/25
EX/13 ВКЛАД АВИАЦИИ В ПОВЕСТКУ ДНЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ В ОБЛАСТИ УСТОЙЧИВОГО
РАЗВИТИЯ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА
(05/07/2016)

A39-WP/194
EX/20; TE/74 ПРОЕКТ "LOON". ПАРЯЩИЕ В НЕБЕ РЕТРАНСЛЯТОРЫ
МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ
(31/08/2016)

A39-WP/240
EX/95 ПОДДЕРЖКА РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В
РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ
(11/08/2016)

A39-WP/374
EX/148 ВКЛАД АВИАЦИИ В ПОВЕСТКУ ДНЯ ООН В ОБЛАСТИ
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА
(06/09/2016)

A39-WP/427
EX/162 ICAO'S CLIMATE CHANGE MEASURES AND THE SUSTAINABLE
DEVELOPMENT GOALS
(14/09/2016) *Информационный документ

- A39-WP/270
EX/106 ПОЛИТИКА ИКАО ПО ОКАЗАНИЮ ПОМОЩИ
 ПОСТРАДАВШИМ И ИХ СЕМЬЯМ
 (24/08/2016)
- A39-WP/305
EX/110 ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ В ОТНОШЕНИИ
 НЕЗАКОННОГО ТРАФФИКА ОБЪЕКТОВ ДИКОЙ ПРИРОДЫ С
 ПОМОЩЬЮ КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ
 (18/08/2016) *Информационный документ
- A39-WP/329
EX/126 ПРЕДЛОЖЕНИЕ О РАЗРАБОТКЕ В РАМКАХ ПРОГРАММЫ
 NGAP ПЛАНА ПОПУЛЯРИЗАЦИИ АВИАЦИОННЫХ
 ПРОФЕССИЙ
 (26/08/2016)
- A39-WP/410
EX/154 COMPLIANCE WITH ANNEX 9, CHAPTER 5, STANDARDS 5.26
 THROUGH 5.29
 (09/09/2016) *Информационный документ
- A39-WP/457
EX/175 UAE INTERNATIONAL COOPERATION
 (23/09/2016) *Информационный документ
- A39-WP/458
EX/176 APORTES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA A LAS
 INICIATIVAS NCLB Y NGAP EN MATERIA DE FORMACIÓN DE
 PERSONAL Y ASISTENCIA A LOS ESTADOS DE LA REGIÓN
 (23/09/2016) *Информационный документ
- A39-WP/505
EX/192 ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 31 ПОВЕСТКИ ДНЯ
 (03/10/2016)

ISBN 978-92-9258-692-8



9

789292

586928