



ИКАО

Doc 10136, A40-EX

АССАМБЛЕЯ
СОРОКОВАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2019 года

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ
КОМИТЕТ

ДОКЛАД И ПРОТОКОЛЫ

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



ИКАО

Doc 10136, A40-EX

АССАМБЛЕЯ
СОРОКОВАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2019 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 10136. Доклад и протоколы Исполнительного комитета

Номер заказа: 10136

ISBN 978-92-9265-441-2

© ИКАО, 2021

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

| | <i>Стр.</i> |
|---|-------------|
| 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 2016, 2017 и 2018 годы..... | 8 |
| Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика..... | 8 |
| Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга | 39 |
| Пункт 14 повестки дня. Программы упрощения формальностей | 48 |
| Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация..... | 68 |
| Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация..... | 92 |
| Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)..... | 109 |
| Пункт 18 повестки дня. Многоязычие в ИКАО..... | 124 |
| Пункт 19 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО | 127 |
| Пункт 20 повестки дня. Инициатива <i>"Ни одна страна не остается без внимания"</i> | 133 |
| Пункт 21 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. Цели в области устойчивого развития (ЦУР)..... | 136 |
| Пункт 22 повестки дня. Мобилизация ресурсов и добровольные фонды..... | 139 |

| | | |
|------------------------|---|-----|
| Пункт 23 повестки дня. | Программа технической помощи | 142 |
| Пункт 24 повестки дня. | Техническое сотрудничество. Политика и деятельность | 146 |
| Пункт 25 повестки дня | Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала | 157 |
| Пункт 26 повестки дня. | Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом..... | 163 |

II. ПРОТОКОЛЫ

| | |
|--|-----|
| Протокол первого заседания , среда, 25 сентября 2019 года, 9:00..... | 173 |
| Протокол второго заседания , четверг, 26 сентября 2019 года, 9:00 | 177 |
| Протокол третьего заседания , четверг, 26 сентября 2019 года, 14:00..... | 211 |
| Протокол четвертого заседания , суббота, 28 сентября 2019 года, 14:15..... | 249 |
| Протокол пятого заседания , воскресенье, 29 сентября 2019 года, 9:00 | 291 |
| Протокол шестого заседания , воскресенье, 29 сентября 2019 года, 14:15..... | 333 |
| Протокол седьмого заседания , понедельник, 30 сентября 2019 года, 9:00..... | 381 |
| Протокол восьмого заседания , понедельник, 30 сентября 2019 года, 14:30 | 423 |
| Протокол девятого заседания , вторник, 1 октября 2019 года, 9:00 | 457 |
| Протокол десятого заседания , среда, 2 октября 2019 года, 9:00 | 483 |
| Протокол одиннадцатого заседания , среда, 2 октября 2019 года, 14:00 | 499 |
| Протокол двенадцатого заседания , четверг, 3 октября 2019 года, 15:30..... | 513 |
| Протокол тринадцатого заседания , пятница, 4 октября 2019 года, 9:25 | 525 |
| Добавление. Список рабочих документов, рассмотренных Исполнительным комитетом | 529 |

ГРАФИК ОБСУЖДЕНИЯ ВОПРОСОВ В ИСПОЛНИТЕЛЬНОМ КОМИТЕТЕ

| ПОВЕСТКА ДНЯ | | ДАТА И НОМЕР ЗАСЕДАНИЯ | | | | | | | | | | | | |
|--------------|--|------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| | | СЕНТЯБРЬ | | | | | | | | ОКТАБРЬ | | | | |
| | | 25 Утро 1 | 26 Утро 2 | 26 День 3 | 28 День 4 | 29 Утро 5 | 29 День 6 | 30 Утро 7 | 30 День 8 | 1 Утро 9 | 2 Утро 10 | 2 День 11 | 3 День 12 | 4 Утро 13 |
| 10. | Задолженность по взносам | X | | | | | | | | | | | | |
| 11. | Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2016, 2017 и 2018 годы | | X | | | | | | | | | | X | |
| 12. | Авиационная безопасность. Политика | | | X | X | | | | | | | | X | |
| 13. | Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга | | | | X | | | | | | | | X | |
| 14. | Программы упрощения формальностей | | | | | | X | | | | | | X | |
| 15. | Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация | | | | | X | | | | | | | X | |
| 16. | Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация | | | | | X | X | | | | | | X | X |
| 17. | Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) | | | | | | X | | | | | | X | X |
| 18. | Многоязычие в ИКАО | | X | | | | | | | | | | X | |
| 19. | Повышение эффективности и действенности ИКАО | | | | | | | X | X | | | | X | X |
| 20. | Инициатива <i>"Ни одна страна не остается без внимания"</i> | | X | | | | | | | | | | X | |
| 21. | Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. Цели в области устойчивого развития (ЦУР) | | X | | | | | | | | | | X | |
| 22. | Мобилизация ресурсов и добровольные фонды | | X | | | | | | | | | | X | |
| 23. | Программа технической помощи | | | | | | | | X | | | | X | |
| 24. | Техническое сотрудничество. Политика и деятельность | | | | | | | | X | | | | X | |
| 25. | Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала | | | | | | | X | | | | | X | |
| 26. | 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 24 сентября по 4 октября 2019 года Исполнительный комитет 40-й сессии Ассамблеи провел 13 заседаний. Заседания проводились под председательством Председателя Ассамблеи г-на Нари Вильямса-Сингха (Ямайка).

Участие делегаций государств и наблюдателей

2. На всех или нескольких заседаниях Комитета присутствовали представители перечисленных ниже 184 государства-члена:

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

| | | |
|-------------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|
| Мьянма | Самоа | Турция |
| Намибия | Сан-Марино | Уганда |
| Непал | Саудовская Аравия | Узбекистан |
| Нигер | Северная Македония | 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 | Сьерра-Леоне | Эквадор |
| Польша | Таиланд | Экваториальная Гвинея |
| Португалия | Тимор-Лешти | Эритрея |
| Республика Корея | Того | Эсватини |
| Республика Молдова | Тонга | Эстония |
| Российская Федерация | Тринидад и Тобаго | Эфиопия |
| Руанда | Тувалу | Южная Африка |
| Румыния | Тунис | Южный Судан |
| Сальвадор | Туркменистан | Ямайка |
| | | Япония |

3. На одном или нескольких заседаниях также присутствовали наблюдатели от следующих 55 международных организаций:

Авиационная рабочая группа (АРГ);
Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов в Центральной Африке (ASSA-AC);
Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА);
Агентство сообщества государств Восточной Африки по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (EAC CASSOA);
Арабская организация гражданской авиации (АРОГА);
Ассоциация африканских организаций по подготовке кадров (ААТО);
Ассоциация "Глобальный экспресс" (GEA);
Ассоциация международного права (АМП);
Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА);
Африканский банк развития (АБР);
Всемирная группа координаторов деятельности аэропортов (WWACG);
Всемирная метеорологическая организация (ВМО);
Гермес – авиатранспортная организация (ГЕРМЕС);
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);
Европейское агентство по безопасности полетов (EASA);
Западноафриканский экономический и валютный союз (ЗАЭВС);
Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS);
Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (АЛАДА);
Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА);
Межгосударственный авиационный комитет (МАК);
Международная академия авиационно-космической медицины (МАОКМ);
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-Сарпат (КОСПАС-САРСАТ)
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 работников транспорта (МФТ);
Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА);
Международное общество инженеров самодвижущегося транспорта (САЕ);
Международная федерация членов семей жертв авиационных катастроф (АСVFFI);
Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА);
Международный географический союз (МГС);
Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА);
Международный совет аэропортов (МСА);
Международный совет деловой авиации (МСДА);
Международный транспортный форум;
Организация арабских воздушных перевозчиков (ОАВП);
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);
Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН);
Тихоокеанское управление по обеспечению безопасности на авиатранспорте (ПАСО);
Учебная организация Объединенных авиационных администраций (JAA-ТО);
Фонд безопасности полетов (ФБП);
Форум островных тихоокеанских государств;
Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА);
RTCA, Inc. (RTCA).

4. 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. Хуанг, директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям. Заместителем секретаря был г-н Г. Гурджи. Помощниками секретаря были г-н М. Белайне, г-н С. П. Кример, г-жа Т. Де Бодт, г-н А. Дечу, г-н Б. Джибо, г-н Д. Гиндон, г-н Т. Хасегава, г-жа Дж. Хьюпи, г-н А. Лассоой, г-н С. Лефойе, г-н Р. Макферлейн, г-н К. Раду, г-н Х. Варгас и г-н Дж. Ван. Составителями кратких отчетов являлись г-жа С. Блэк, г-жа А. Барселлино, г-жа С. Браунинг, г-жа Дж. Парк и г-жа Ю. Ке.

5. Протоколы заседаний публикуются как документы A40-Min. EХ/1-13.

Повестка дня

6. 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 2016, 2017 и 2018 годы.
- Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика.
- Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга.
- Пункт 14 повестки дня. Программы упрощения формальностей.
- Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация.
- Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация.
- Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA).
- Пункт 18 повестки дня. Многоязычие в ИКАО.
- Пункт 19 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО.
- Пункт 20 повестки дня. Инициатива *"Ни одна страна не остается без внимания"*.
- Пункт 21 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. Цели в области устойчивого развития (ЦУР).
- Пункт 22 повестки дня. Мобилизация ресурсов и добровольные фонды.
- Пункт 23 повестки дня. Программа технической помощи.
- Пункт 24 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность.
- Пункт 25 повестки дня. Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала.

Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом.

7. Вся документация и рабочие документы, рассмотренные Комитетом, перечислены по пунктам повестки дня и размещены на веб-сайте Ассамблеи ИКАО по адресу: <https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/wp.aspx>.

Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2016, 2017 и 2018 годы

11.1 На 2-м заседании Исполнительного комитета Президент Совета представил обзор годовых докладов Совета Ассамблеи за 2016, 2017 и 2018 годы и дополнительный доклад за первые шесть месяцев 2019 года.

11.2 В ходе представленного Президентом Совета обзора Исполнительный комитет был проинформирован о том, что в этот период Совет особенно активно занимался вопросом сведения воедино ориентированных на преобразование изменений и достижений Организации за последнее трехлетие в части всех стратегических целей и вспомогательных стратегий ИКАО, а также обеспечением того, чтобы ИКАО положительно реагировала на стоящие перед ней будущие задачи.

11.3 В заключение Исполнительный комитет принял к сведению, что каждая Комиссия, которая была создана в ходе 40-й сессии Ассамблеи, будет рассматривать те части годовых докладов, которые относятся к соответствующим областям компетенции каждого из вспомогательных органов, а полный текст этих докладов, которые ранее были направлены всем государствам-членам, также размещен на общедоступном веб-сайте ИКАО.

Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

12.1 На своих 3-м и 4-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о политике в области авиационной безопасности (AVSEC) на основе докладов Совета *"Реализация Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПЛАБ)"* (WP/25), и *"Итоги второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2)"* (WP/26). Основываясь на этой информации, Комитет также рассмотрел предложение Совета об обновлении *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* (WP/27) и предложение об обновлении резолюции, касающейся обеспечения кибербезопасности в гражданской авиации и стратегии в этой области (WP/28). Кроме того, государства и наблюдатели представили 44 документа: WP/112, 141, 148, 165, 171, 172, 178, 219, 221, 243, 248, 250, 251, 253, 254, 283, 285, 286, 315, 328, 344, 348, 355, 357, 373, 386, 394, 395, 400, 405, 427, 466, 473, 489, 490, 491, 494, 495, 517, 528, 532, 543, 567 и 569.

12.2 В документе WP/141, представленном Катаром, рассматривается вопрос о разработке дифференцированного подхода к проведению в аэропортах досмотра пассажиров и лиц, не являющихся пассажирами, и содержится предложение о необходимости проведения Группой экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) дополнительных работ для создания более эффективной и действенной системы досмотра.

12.3 В документе WP/148, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами, рассматривается вопрос о необходимости и важности укрепления сотрудничества и взаимодействия между государствами в области обмена соответствующей информацией, касающейся AVSEC.

12.4 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени 54 государств-членов в документе WP/165 обращает внимание на глобальные проблемы, связанные с выполнением обязательств по контролю качества AVSEC, и предлагает усовершенствовать программу контроля качества AVSEC и обеспечить ее эффективную реализацию.

12.5 В документах WP/171 и WP/355, представленных соответственно Казахстаном и Российской Федерацией, приводится информация о работе, проделанной Европейским и Североатлантическим бюро (EUR/NAT), и необходимости адекватного укомплектования Бюро EUR/NAT.

12.6 В документе WP/172 Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) предлагает повысить статус Исследовательской группы Секретариата по вопросам кибербезопасности (SSGC) до уровня группы экспертов ИКАО, подчиняющейся непосредственно Совету ИКАО, а из вновь созданной Исследовательской группы по созданию структуры доверия следует сформировать рабочую группу под руководством этой новой группы экспертов. Вновь созданной Комиссии по вопросам противодействия киберугрозам, защиты и безопасности (CRSSP) следует обсудить и предложить любые новые или адаптированные Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) и инструктивную документацию для обеспечения единообразия и согласованности любых связанных с киберпространством мероприятий, реализуемых комиссиями ИКАО и различными экспертными группами.

12.7 В документе WP/178, представленном Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), содержится информация о необходимости оперативного принятия конкретных мер по созданию четких, согласованных и целостных таксономий безопасности, своевременных и практических инструментов для эффективного представления информации об инцидентах в области AVSEC.

12.8 В документе WP/219 Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) призывает создать орган ИКАО, управляемый государствами-членами при поддержке отрасли, который не будет ограничен существующей организационной структурой ИКАО. Такой орган должен иметь возможность обеспечивать эффективную координацию в ИКАО всей деятельности в области кибербезопасности и надлежащее взаимодействие по вопросам кибербезопасности с другими дисциплинами, а также отвечать за согласование и ориентацию работы, выполняемой действующими группами экспертов и исследовательскими группами.

12.9 В документе WP/221 Объединенные Арабские Эмираты призывают авиационное сообщество работать рука об руку при рассмотрении проблемы обеспечения кибербезопасности. В этом документе ИКАО рекомендуется рассмотреть многосторонние аспекты обеспечения кибербезопасности путем создания соответствующей структуры кибербезопасности в соответствии с указаниями Совета о проведении технико-экономического обоснования и анализа недостатков для определения будущей структуры программы работы ИКАО в области кибербезопасности.

12.10 В документе WP/243, представленном Международным советом аэропортов (МСА), высказывается мнение о том, что в случае надлежащего укомплектования Группа экспертов по кибербезопасности потенциально могла бы решить некоторые вопросы, предлагая, при необходимости: широкий диапазон экспертных знаний и опыта среди членов группы, особенно в области кибербезопасности; целостный подход к оценке рисков на основе методик, согласованных и обоюдно понимаемых всеми заинтересованными сторонами, опираясь на региональный и национальный опыт; возможности учреждать рабочие группы, для того чтобы уделять больше времени и выделять больше ресурсов на разработку инструктивных материалов, программ, наращивание потенциала, оказание помощи, подготовку персонала и совместное рассмотрение вопросов, касающихся аэронавигации, безопасности полетов и авиационной безопасности.

12.11 В документе WP/248 Канада от имени Австралии, Новой Зеландии, Объединенных Арабских Эмиратов, Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Ямайки, Японии, Ассоциации "Глобальный экспресс", ИАТА, Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) признает, что интеграция принципов ориентирования на достижение результатов и оценки факторов риска в деятельность Организации и ее программы AVSEC представляет собой сложную и постоянно изменяющуюся задачу. Для поддержки приоритетных целей ГПАБ обмен

опытом такого рода с глобальным сообществом и разработка действенных методов дальнейшего изучения и интеграции такой практики, принципов и политики имеют решающее значение для обеспечения более устойчивой и инновационной глобальной экосистемы AVSEC.

12.12 В документе WP/250 МСА информирует о том, что отрасль работает над неотложными инновациями в области AVSEC, от постепенных улучшений до "прорывных" инноваций, примером которых является полное переосмысление подхода к досмотру пассажиров на основе программы Smart Security. Признавая тот факт, что поэтапные и "прорывные" решения нуждаются в инновационном климате, МСА предлагает конкретные шаги, которые могут быть предприняты государствами – членами ИКАО для оказания помощи в решении основных проблем завтрашнего дня.

12.13 В документе WP/251 Австралия, Объединенные Арабские Эмираты и Соединенное Королевство настоятельно рекомендуют государствам заключать соглашения о сотрудничестве и реализации мер по контролю в целях безопасности в одном пункте маршрута для повышения устойчивости системы AVSEC путем исключения необоснованного дублирования мер контроля в целях безопасности в тех случаях, когда уже установлено, что предпринимаемые меры безопасности являются эквивалентными и отвечают положениям инструктивных материалов ИКАО.

12.14 В документе WP/253 Австралия, Аргентина, Бельгия, Бразилия, Гамбия, Гана, Германия, Иордания, Ирландия, Италия, Канада, Катар, Кения, Китай, Нигерия, Нидерланды, Новая Зеландия, Объединенные Арабские Эмираты, Португалия, Румыния, Саудовская Аравия, Северная Македония, Сингапур, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Сьерра-Леоне, Турция, Франция, Швейцария, Япония, МСА и ИАТА рекомендовали государствам, отрасли и ИКАО принять практические меры по интеграции культуры обеспечения безопасности в авиационную среду в соответствии с приоритетными задачами ГПАБ, что включает проведение кампаний по культуре авиационной безопасности.

12.15 В документе WP/254, представленном Южной Африкой, содержится информация об опыте Южной Африки в вопросах борьбы с целым рядом преступлений, затрагивающих авиапассажиров, посредством создания структуры сотрудничества, и высказывается мнение о том, что одно ведомство или министерство не может взять на себя ответственность за обеспечение защиты авиационной системы от угроз.

12.16 В документе WP/283 Франция делится своим опытом обеспечения эффективной координации посредством создания совета по кибербезопасности воздушного транспорта, который уже предлагает ключевые решения и рекомендует приветствовать и поощрять стратегию ИКАО в этой области, а также создание специализированного органа, обеспечивающего взаимную координацию подходов.

12.17 В документе WP/285 Аргентина и Бразилия при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) делятся опытом реализации ГПАБ и предлагают платформу для оценки прогресса в области реализации дорожной карты ГПАБ. В частности, высказывается мнение о целесообразности создания глобальной платформы для обмена информацией, в которую будет включен каталог "Дорожная карта ГПАБ" и которая поможет государствам определить меры для обеспечения соблюдения Стандартов в области AVSEC.

12.18 В документе WP/286 Соединенные Штаты Америки признают, что после 39-й сессии Ассамблеи в глобальной сфере авиационной безопасности достигнуты позитивные результаты, однако при этом высказывается мнение о том, что 40-й сессии Ассамблеи предстоит наметить программу действий в области AVSEC на следующее трехлетие, которая будет носить еще

более амбициозный характер. В частности, в течение предыдущего трехлетнего периода были определены рамки путем разработки ГПАБ и связанных с ним механизмов, однако теперь необходимо сосредоточить внимание на конкретных действиях, эффективной реализации, контроле и совершенствовании системы.

12.19 В документе WP/315, представленном Финляндией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств – членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), обращается внимание на опыт реализации ГПАБ в Европейском регионе и содержится настоятельный призыв к ИКАО, государствам и авиационным организациям поддержать набранные темпы, с тем чтобы обеспечить возможность оперативного претворения целей ГПАБ в реальные результаты, что будет содействовать повышению уровня обеспечения AVSEC в глобальном масштабе.

12.20 В документе WP/328 Сингапур в соавторстве с Аргентиной, Арменией, Бельгией, Бразилией, Иорданией, Италией, Камбоджей, Канадой, Китаем, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Маршалловыми Островами, Науру, Нигерией, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Палау, Папуа – Новой Гвинеей, Португалией, Российской Федерацией, Сенегалом, Соединенным Королевством, Таиландом, Тринидадом и Тобаго, Фиджи, Филиппинами, Францией, Швейцарией и Японией рассматривает вопрос о важности повышения степени информированности других ведомств и организаций.

12.21 В документе WP/344, представленном Российской Федерацией, содержится информация о комплексном подходе к дальнейшему совершенствованию надзорной деятельности государств с применением новых методов, направленных на профилактику нарушений требований в сфере AVSEC и повышение культуры обеспечения безопасности пассажиров.

12.22 В документе WP/348 Венесуэла предлагает ИКАО разработать и развернуть сеть координационных центров (КЦ) по вопросам кибербезопасности в целях поощрения выработки общего понимания государствами-членами киберугроз и рисков для определения степени критичности объектов и систем, требующих защиты.

12.23 В документе WP/357 Венесуэла напомнила о региональной дорожной карте для региона Северной Америки, Центральной Америки и Карибского региона (НАСС) и региона Южной Америки (SAM), предусматривающей устранение трудностей, связанных с реализацией ГПАБ, и обратила внимание на разработанную региональную систему оценки, предназначенную для определения уровня реализации ГПАБ.

12.24 В документе WP/373 Китай делится своим опытом реализации ГПАБ и региональной дорожной карты Азиатско-Тихоокеанского региона (АРАС) и рекомендует опубликовать типовой национальный план в области AVSEC.

12.25 В документе WP/394 Венесуэла предлагает Ассамблее признать наличие у государств необходимости в получении дополнительной информации и инструктивного материала, которые помогут им внедрять международные стандарты, вырабатывать стратегии и применять передовую практику в сфере защиты критически важных информационных и связанных технологий (ИСТ) от актов незаконного вмешательства, которые могут создать угрозу безопасности гражданской авиации.

12.26 В документе WP/405 Доминиканская Республика обращает внимание на необходимость разработки типовой матрицы для определения очередности и периодичности

осуществления государством надзорной деятельности в области AVSEC. Такие матрицы будут использоваться для определения механизмов и методик надзора за упорядоченным и систематическим соблюдением требований, а также для обеспечения эффективной реализации национальной программы безопасности гражданской авиации.

12.27 В документе WP/427 Соединенные Штаты Америки рекомендуют ИКАО учредить при Совете технический комитет по вопросам кибербезопасности и отказоустойчивости для централизации управления и надлежащего решения проблем кибербезопасности и отказоустойчивости на основе комплексного подхода. Этот комитет будет управлять политикой и интеграцией отраслевых стандартов, а также заниматься оценкой потенциала разработки технических SARPS.

12.28 В информационном документе (WP/112), представленном Финляндией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, приводится описание используемого в ЕС режима контроля в целях безопасности, отражающего цели ГПАБ. В документе содержится краткая информация о том, каким образом законодательство ЕС в области AVSEC, основанное на постановлении (ЕС) № 300/2008, определяющем общие правила в области AVSEC гражданской авиации и законодательство, обеспечивающее их реализацию, предписывает государствам-членам ЕС осуществлять регулярный контроль за деятельностью всех аэропортов, эксплуатантов и других организаций, применяющих стандарты в области AVSEC.

12.29 В информационном документе (WP/386) Межгосударственный авиационный комитет (МАК) приводит краткую информацию о ходе реализации положений ГПАБ и дорожной карты в области AVSEC для региона EUR/NAT.

12.30 В информационном документе (WP/395) ИАТА высказывает свое мнение о необходимости обеспечения скоординированного, проактивного и осязаемого прогресса в повышении степени осознания и управления рисками для авиационной кибербезопасности, и поддерживает мнение о том, что ИКАО является наиболее приемлемой организацией для проведения согласованного глобального диалога и принятия соответствующих мер.

12.31 В информационном документе (WP/400) Доминиканская Республика представляет сводную информацию о прогрессе в области регулирования, технологий, контроля качества, подготовки персонала в области AVSEC и сотрудничества в рамках глобальной системы AVSEC гражданской авиации, а также информирует о намерении поддержать инициативу ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB).

12.32 В информационном документе (WP/466) Исламская Республика Иран подчеркивает важность включения в будущие поправки к Приложению 17 критических элементов государственной системы контроля в сфере обеспечения авиационной безопасности.

12.33 В информационном документе (WP/473) Исламская Республика Иран обращает внимание на необходимость принятия ИКАО подлежащих введению государствами-членами комплексных и обязательных к применению правил, включая положения Приложения 17, отражающие угрозу безопасности, создаваемую беспилотными летательными аппаратами.

12.34 В информационном документе (WP/489) Венесуэла (Боливарианская Республика) информирует о прогрессе в области реализации плана модернизации AVSEC, достигнутом международным аэропортом им. Симона Боливара в городе Майкетия.

12.35 В информационном документе (WP/490) Венесуэла (Боливарианская Республика) делится своим опытом в области разработки плана работ, направленного на внедрение SARPS Приложения 17, в частности тех, которые касаются кибербезопасности.

12.36 В информационном документе (WP/491) Камерун информирует о прогрессе в области разработки и внедрения средств популяризации культуры безопасности в аэропортах.

12.37 В информационном документе (WP/494) Доминиканская Республика информирует о принятых государствами мерах, касающихся идентификации сертифицированного персонала AVSEC.

12.38 В информационном документе (WP/495) Доминиканская Республика приводит описание закона № 188-11, определяющего нормативные рамки для уголовных преследований и преступлений против доминиканской гражданской авиации.

12.39 В информационном документе (WP/517) Индонезия приводит краткую информацию о внимании, уделяемом Индонезией обеспечению авиационной безопасности, и обменивается опытом реализации национальной программы безопасности гражданской авиации.

12.40 В информационном документе (WP/528) Финляндия от имени Европейского союза и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации, и Нигерии, Катара, Объединенных Арабских Эмиратов и Саудовской Аравии представляет текст в добавлении к информационному документу, который может послужить основой для новой декларации по авиационной безопасности.

12.41 В информационном документе (WP/532) Катар приводит описание своего подхода к учету в национальной программе безопасности гражданской авиации рекомендаций и политики, касающихся обеспечения авиационной кибербезопасности.

12.42 В информационном документе (WP/543) Оман информирует о своем опыте обновления и изменения национального законодательства в соответствии с SARPS Приложения 17 и положениями Приложения 9, касающимися обеспечения безопасности. В документе государствам-членам настоятельно рекомендуется учредить внутренний механизм обеспечения выполнения международных обязательств в области AVSEC и упрощения формальностей.

12.43 В информационном документе (WP/567) Индия приводит информацию о достигнутом прогрессе в области внедрения системы регистрации дистанционно пилотируемых воздушных судов и осуществления мониторинга за ними, а также о реализации программы безопасности в 2018 году.

12.44 В информационном документе (WP/569) Индия приводит информацию о внедрении двухуровневой системы проверки анкетных данных, основанной на надежной аутентификации биометрических данных.

Обсуждение

Стратегические приоритеты на следующий трехлетний период

12.45 В документе WP/26 Секретариат представил информацию о действиях по рекомендациям второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2),

проходившей в Монреале в ноябре 2018 года. Комитет с удовлетворением отметил высокий уровень участия государств/отрасли и результаты HLCAS/2. Делегаты также выразили признательность Секретариату ИКАО за успешное проведение этого мероприятия. Рассматривая результаты Конференции и информацию о последующих действиях, Комитет одобрил все рекомендации HLCAS/2 и поддержал действия, предпринятые Советом ИКАО и Секретариатом. Однако Комитет также рекомендовал уделять постоянное внимание вопросам, рассмотрение которых продолжается, в частности, таким как: необходимость анализа действующего в настоящее время механизма координации в области кибербезопасности, приоритизации в рамках ИКАО задач в сфере авиационной безопасности, а также потенциальное создание управления по авиационной безопасности и упрощению формальностей.

12.46 Комитет, с удовлетворением отметив большой объем выполненных Секретариатом работ по рассмотрению ключевых элементов резолюции 2309 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (РСБООН), подчеркнул важность обеспечения Советом продолжения выполнения соответствующими органами (такими как Группа экспертов по авиационной безопасности) деятельности, основанной на положениях РСБООН 2309. Эта деятельность охватывает такие области, как: управление риском и соответствующий инструктивный материал по политике, основанной на оценке риска; принятие оперативных решений; технология и инновационные методы; контроль качества и надзор. Более того, делегаты высказали мнение о необходимости изучения процесса разработки и принятия стандартов и вспомогательного инструментария в сфере обеспечения безопасности, включая порядок тщательного изучения политики, четкого определения желаемых результатов в сфере безопасности и оценки последствий.

Глобальный план обеспечения авиационной безопасности

12.47 В документе WP/25 Секретариат представил обзор обширной работы, проделанной в целях подготовки и реализации приоритетных мер и задач Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

12.48 Одобрена деятельность по ускоренной разработке ГПАБ в соответствии с просьбой 39-й сессии Ассамблеи. Принята к сведению информация о различных уровнях внедрения в различных регионах и в этом контексте Комитет настоятельно призвал государства продолжать деятельность по улучшению положения дел, включая достижение глобальных целей при одновременном признании важности Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности и осуществляемого в настоящее время реформирования этой программы в целях эффективного определения степени внедрения.

12.49 В части, касающейся внедрения, делегаты приветствовали обмен государствами опытом в области реализации ГПАБ. Было внесено много предложений, касающихся рассмотрения ИКАО вопроса о создании платформы для представления информации о ходе выполнения согласованных приоритетных действий, мер и задач в рамках ГПАБ и демонстрации прогресса в достижении целевых показателей ГПАБ, например посредством использования защищенного портала хранилища данных ГПАБ, в рамках которого такая информация будет обновляться по мере поступления новых данных и материалов. Комитет также обратил внимание на важность определения соответствия осуществляемой в настоящее время деятельности по наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности действующим SARPS Приложения 17 "Безопасность" и методам идентификации нападений, информация о которых содержится в *Заявлении о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности* ИКАО (Дос 10108). Делегаты также подчеркнули важную роль региональных бюро и выразили им признательность за проактивную поддержку, оказываемую государствам-членам в деле оказания содействия достижению глобальных и региональных целей посредством эффективной реализации ГПАБ.

12.50 В отношении будущей эволюции ГПАБ Комитет отметил, что ГПАБ, являющийся "живым документом", будет, при необходимости и в соответствующих случаях, пересматриваться и поддержал предложение о его регулярном пересмотре раз в три года. В соответствующих случаях в рамках этих пересмотров можно обсудить вопрос о более тесной увязке ГПАБ с SARPS Приложения 17 "Безопасность". Однако Комитет высказал мнение о том, что предложение о внесении в следующее издание дорожной карты ГПАБ касающихся авиационной безопасности положений Приложения 9 "Упрощение формальностей" требует дополнительного обсуждения.

Политика в области регулирования

12.51 Комитет, напомнив о выводах HLCAS/2 и учитывая приоритетные результаты ГПАБ и соответствующих резолюций Ассамблеи ИКАО, а также резолюции РСБООН 2309, согласился с тем, что ориентированные на результаты и основанные на оценке риска принципы могут использоваться при разработке предлагаемых поправок к положениям Приложения 17 "Безопасность" и определении соответствующей передовой практики. В этой связи Комитет высказал просьбу о рассмотрении, при необходимости, вопроса о разработке конкретных методов определения интеграции таких принципов в процессы принятия решений с целью дальнейшего повышения эффективности, результативности и устойчивости программ в сфере авиационной безопасности.

12.52 Кроме того, Комитет высказал широкую поддержку ускорению темпов инноваций в сфере авиационной безопасности и призвал государства-члены осуществлять координацию деятельности с отраслевыми партнерами в целях оказания содействия проведению эксплуатационных испытаний новых технологий и инновационных методов. В частности, был затронут вопрос о дифференцированном подходе к пассажирам при осуществлении досмотра в качестве возможного элемента эволюции деятельности по осуществлению досмотра, основанного на применении в сфере авиационной безопасности подхода, ориентированного на оценку риска и достижение результатов. Однако Комитет подчеркнул, что, несмотря на наличие альтернативных средств обеспечения соответствия, информация о ряде которых содержится в *Руководстве по авиационной безопасности* ИКАО (Doc 8973), реализация основных мер безопасности по-прежнему является основополагающим элементом функционирования надежной системы авиационной безопасности.

Кибербезопасность

12.53 В целях дополнительного стимулирования применения последовательного и комплексного подхода к управлению рисками и киберугрозами Совет в документе WP/28 предложил проект резолюции о порядке наилучшего решения проблем кибербезопасности в гражданской авиации. Резолюция ставит своей целью рассмотрение кибербезопасности на основе использования единого междисциплинарного и функционального подхода, подтверждающего важность и срочность обеспечения защиты критически важных инфраструктурных элементов гражданской авиации и данных от киберугроз. Она также направлена на принятие ИКАО, ее государствами-членами и отраслевыми заинтересованными сторонами глобального обязательства в отношении принятия мер по совместному и систематическому рассмотрению вопросов обеспечения кибербезопасности в гражданской авиации и понижению степени соответствующих угроз и рисков.

12.54 Делегаты одобрили деятельность ИКАО и Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности (SSGC), связанную с рассмотрением проблемы обеспечения кибербезопасности в гражданской авиации. В частности, Ассамблея поддержала и одобрила стратегию ИКАО в области кибербезопасности, подчеркнув важность разработки устойчивого и комплексного плана действий реализации этой стратегии, а также продолжение разработки

надежных рамок обеспечения кибербезопасности. В целях дополнительного стимулирования использования последовательного и комплексного подхода к управлению киберугрозами и рисками Комитет согласился принять резолюцию Ассамблеи, приводимую в добавлении А документа А40-WP/28. Эта резолюция заменит резолюцию А39-19 Ассамблеи "*Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации*". Комитет согласился представить эту резолюцию для принятия пленарным заседанием.

Резолюция А40-12/1 "*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;

признавая многогранность и комплексный характер вызовов и решений в области кибербезопасности и отмечая способность киберрисков одновременно воздействовать на широкий круг областей и быстро распространяться,

подтверждая обязательства по обеспечению безопасности полетов, авиационной безопасности и непрерывности деятельности гражданской авиации, предусмотренные *Конвенцией о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенцией),

учитывая, что *Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинская конвенция) и *Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол), укрепят глобальные правовые рамки, в которых кибератаки на международную гражданскую авиацию считаются преступлениями, и, следовательно, широкая ратификация государствами этих документов обеспечит предотвращение таких нападений и наказание за них в любой точке мира,

подтверждая важность и неотлагательность 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 скоординированной 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 работу Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности, которая внесла значительный вклад в формат стратегии кибербезопасности, объединив связанные с кибербезопасностью характеристики безопасности полетов и авиационной безопасности,

признавая, что авиационная кибербезопасность должна быть согласована на глобальном, региональном и национальном уровнях в целях содействия глобальной упорядоченности и обеспечения полной функциональной совместимости мер защиты и систем управления факторами риска,

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

Ассамблея:

1. *настоятельно призывает* государства-члены и ИКАО способствовать всеобщему принятию и претворению в жизнь *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинская конвенция) и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол) как способа противостоять кибератакам на гражданскую авиацию;
2. *призывает* государства и заинтересованные стороны отрасли предпринять следующие меры по противодействию киберугрозам в сфере гражданской авиации:
 - a) осуществлять стратегию кибербезопасности;
 - b) 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;
 - c) определить круг обязанностей национальных органов и заинтересованных сторон отрасли применительно к кибербезопасности в гражданской авиации;
 - d) поощрять выработку общего понимания государствами-членами киберугроз и факторов риска, а также общих критериев для определения степени важности объектов и систем, требующих защиты;
 - e) 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;
 - f) 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;
 - g) основываясь на общем понимании киберугроз и факторов риска, использовать гибкий, основанный на оценке факторов риска подход к защите критически важных авиационных систем путем внедрения систем управления кибербезопасностью;

- h) поощрять развитие в национальных органах и в авиационной отрасли жизнестойкой культуры кибербезопасности на всех уровнях;
 - i) способствовать разработке и внедрению международных стандартов, стратегий 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;
 - k) 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;
3. *порукает* Генеральному секретарю:
- a) разработать план действий для оказания государствам и отрасли поддержки в принятии стратегии кибербезопасности;
 - b) продолжать обеспечивать междисциплинарный подход к рассмотрению и координации вопросов кибербезопасности с помощью соответствующих механизмов в духе стратегии.

12.55 Признавая необходимость продолжения деятельности SSGC в более формализованном формате, обеспечивающим возможность осуществления упорядоченной координации с другими группами экспертов ИКАО, Комитет одобрил различные предложения, касающиеся структур управления в области кибербезопасности, направленные на осуществление в рамках ИКАО эффективной координации деятельности в области кибербезопасности, обеспечение применения многодисциплинарного подхода к кибербезопасности и стимулирование обмена информацией. Комитет обсудил соответствующие критерии, которые могли бы лежать в основе структуры управления, в том числе: транспарентность во всех областях авиации; перевод работы Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности (SSGC) и Исследовательской группы по механизму доверия (TFSG) под эгиду всеобъемлющей структуры; обеспечение согласованности во всех соответствующих Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации; управление государствами и обеспечение участия заинтересованных сторон из отрасли; а также поддержание числа экспертов на приемлемом уровне. Соответственно, Комитет поручил ИКАО оперативно подготовить технико-экономическое обоснование и анализ недостатков для рассмотрения Советом в целях выявления наиболее приемлемых структур управления кибербезопасностью и механизма координации с учетом вышеупомянутых критериев.

12.56 Комитет одобрил обмен между государствами и отраслью информацией об опыте реализации и признал важность обмена информацией и оказания методической помощи для всех

заинтересованных сторон. В этой связи ИКАО следует обеспечить продолжение осуществляемой в настоящее время деятельности по созданию сети координационных центров и постоянному сопровождению и обновлению хранилища данных о кибербезопасности.

Взаимодействие и сотрудничество

12.57 При рассмотрении вопроса о необходимости расширения взаимодействия и сотрудничества между государствами, к которому призвал ряд государств-членов, Комитет поддержал вывод HLCAS/2, согласно которому договоренности об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута между государствами, придерживающимися того же мнения, основанные на признании эквивалентности мер безопасности, могут оказаться полезными для системы авиационной безопасности за счет повышения эффективности и более рационального использования ресурсов. В этой связи Комитет рекомендовал государствам заключать договоренности о взаимодействии и осуществлять реализацию договоренностей об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте для повышения устойчивости систем авиационной безопасности посредством исключения необоснованного дублирования мер контроля в целях безопасности в тех случаях, когда они соответствуют положениям инструктивного материала *Руководства по авиационной безопасности* ИКАО (Doc 8973) и результатам соответствующей оценки риска.

12.58 Для некоторых государств участие в договоренностях об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута может оказаться проблематичным и в этой связи Комитет признал наличие других подходов к обеспечению более высокого уровня эффективности в сфере авиационной безопасности. К числу таких подходов относятся: более тесное сотрудничество между государствами и между государственными ведомствами и авиационными заинтересованными сторонами, основанное на договоренностях об обмене информацией, заключение многосторонних соглашений (например, меморандумов о взаимопонимании) и реализация механизмов сотрудничества. В этой связи Комитет приветствовал выдвинутую одним государством-членом инициативу и рекомендовал другим государствам дополнительно изучить вопрос об использовании аналогичных подходов и договоренностей о взаимодействии.

Культура авиационной безопасности

12.59 Принимая во внимание вторую приоритетную цель ГПАБ – развитие культуры авиационной безопасности и возможностей человека, Комитет согласился с тем, что создание прочной и всеобъемлющей культуры авиационной безопасности является необходимым условием эффективного осуществления и обеспечения устойчивости мер авиационной безопасности в долгосрочной перспективе. Человеческий фактор играет важнейшую роль в смягчении угроз для гражданской авиации. Содействие формированию позитивной культуры авиационной безопасности способствует обучению персонала в отношении угроз для авиационной безопасности и их последствий и помогает смягчать как внутренние, так и внешние угрозы, поскольку персонал мыслит и действует более осознанно в вопросах авиационной безопасности, а также выявляет и сообщает о вызывающих озабоченность поведении или деятельности. В свою очередь, это приводит к тому, что весь персонал гражданской авиации осознает, что ему принадлежит важнейшая роль в рамках режима обеспечения авиационной безопасности. Комитет признал, что для успешного развития культуры авиационной безопасности заинтересованные стороны должны продвигать вопросы обеспечения авиационной безопасности во всех учреждениях, занимающихся вопросами гражданской авиации, поддерживая тем самым инициативы, выдвинутые рядом государств-членов, которые побуждают государства и отраслевые организации разрабатывать программы повышения уровня культуры авиационной безопасности и осведомленности для всех заинтересованных сторон в области гражданской авиации. Кроме того, развитие культуры авиационной безопасности также

требует поддержки и инструкций со стороны высшего руководства для внедрения принципов авиационной безопасности во все сферы деятельности гражданской авиации.

12.60 Комитет также признал, что политическая поддержка культуры авиационной безопасности должна быть превращена в практические действия, и приветствовал различные инициативы, о которых сообщили государства-члены в целях разработки и осуществления практических кампаний, которые подчеркивают важность обеспечения авиационной безопасности в аэропорту и его окрестностях. Опираясь на рекомендацию HLCAS/2, призывающую государства и отрасль предпринять практические шаги по разработке программ культуры авиационной безопасности, таких как кампании высокого уровня, Комитет поддержал разработку листовок, плакатов, проведение практикумов, брифингов и использование раздаточных материалов, в том числе в рамках других целевых информационно-пропагандистских механизмов, направленных на обеспечение осведомленности в области авиационной безопасности во всех сферах деятельности гражданской авиации. Кроме того, Комитет отметил важность как практических инструментов для представления докладов об инцидентах в области авиационной безопасности, так и проведения периодических учебных курсов по повышению осведомленности в области авиационной безопасности, как это предлагается государствами и отраслью. Комитет просил ИКАО продолжить разработку инструментов для повышения осведомленности об авиационной безопасности и укрепления культуры авиационной безопасности, сделав эту работу приоритетной и провозгласив 2020 год "Годом культуры авиационной безопасности".

Надзорная деятельность государств

12.61 Комитет подчеркнул исключительно важное значение контроля качества для обеспечения устойчивости в области авиационной безопасности. С учетом требуемых улучшений в области контроля качества, о чем свидетельствуют результаты проверок, проведенных в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ), среди делегатов был достигнут широкий консенсус в отношении того, что следует рекомендовать государствам уделять первоочередное внимание выделению надлежащих ресурсов и созданию соответствующей организационной структуры для обеспечения эффективного осуществления мероприятий по контролю качества.

12.62 Кроме того, Комитет принял к сведению необходимость оказания государствам помощи в определении приоритетности и периодичности надзорной деятельности и рекомендовал Группе экспертов по авиационной безопасности рассмотреть вопрос о включении в свою программу работы вопроса о разработке инструктивных материалов по этому вопросу.

Укрепление регионального осуществления

12.63 Ассамблея признала важную роль региональных бюро ИКАО в оказании помощи государствам-членам в решении общих проблем и задач в осуществлении Приложения 9 "Упрощение формальностей", Приложения 17 "Безопасность", ГПАБ, планов корректирующих действий, содействии проведению миссий по оказанию помощи, поддержке совещаний региональных групп и оказании помощи в решении других проблем, характерных для каждого региона ИКАО. Что касается уровня укомплектования персоналом этих региональных бюро ИКАО, то Ассамблея постановила, что он должен основываться на потребностях и определяться по усмотрению Генерального секретаря, который будет принимать во внимание уровни осуществления в регионе.

Резолюции Ассамблеи и Декларация по авиационной безопасности

12.64 В документе WP/27 Совет предлагает внести изменения в резолюцию А39-18, с тем чтобы отразить изменения в области авиационной безопасности, происшедшие со времени проведения предыдущей Ассамблеи, и наметить для государств-членов и ИКАО основные направления политики в области авиационной безопасности на следующий трехлетний период. Текст пересмотренной резолюции получил широкую поддержку и был сочтен целесообразным для принятия, после чего он будет вновь рассмотрен Группой экспертов по авиационной безопасности в преддверии 41-й сессии Ассамблеи.

12.65 Комитет рассмотрел проект Декларации по авиационной безопасности, предложенный некоторыми государствами-членами, включая государства – члены Европейского союза (ЕС) и Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), в качестве средства демонстрации политического стремления государств к укреплению авиационной безопасности во всем мире. Делегаты сочли важным, чтобы проект Декларации отражал значительные события в области авиационной безопасности, происшедшие за последние три года, и учитывал важнейшую роль ИКАО в глобальных усилиях по привлечению международного сообщества гражданской авиации к деятельности по дальнейшему укреплению авиационной безопасности.

12.66 Завершая свою работу по данному пункту повестки дня, Комитет постановил представить на утверждение пленарного заседания пересмотренное *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности* с учетом полученных замечаний. Комитет также выразил признательность Южной Африке за руководство редакционной группой "друзья председателя", которой Комитет поручил доработать текст глобальной Декларации по авиационной безопасности, которая, теперь заменяет предыдущую декларацию, принятую на 37-й сессии Ассамблеи ИКАО (2010 год). Эта новая Декларация размещена после резолюции А40-12/2 в качестве резолюции А40-12/3.

Резолюция А40-12/2. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно постоянной политики ИКАО в области авиационной безопасности, 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 А39-18 Ассамблея решила принимать на каждой сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета о внесении поправок в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности в резолюции А39-18 (добавления А–Н включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 40-й сессии,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности по состоянию на день закрытия 40-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* просить Совет представлять для рассмотрения на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности;
3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А39-18.

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 эволюционный характер угрозы террористических актов, включая угрозу, которую представляют собой скрытые взрывные устройства, нападения в неконтролируемых зонах, переносные зенитно-ракетные комплексы (ПЗРК), другие системы ракет "земля – воздух", химические угрозы, нападения с использованием дистанционно-пилотируемых авиационных систем (ДПАС), нападения на систему грузовых перевозок в террористических целях, кибератаки и другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, включая, в частности, расширяющуюся угрозу, создаваемую инсайдерами, 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 Декларации по авиационной безопасности, которая была принята 37-й сессией Ассамблеи,

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

учитывая резолюции 2309 (2016), 2395 (2017) и 2396 (2017) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (СБ ООН), касающиеся угроз международному миру и безопасности, создаваемых террористическими актами,

признавая, что глобальные консультации и усилия по распространению информации совместно с государствами – членами ИКАО для выработки и уточнения элементов Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) успешно привели к принятию этого плана Советом в ноябре 2017 года,

отмечая решительную поддержку ГПАБ и постоянные усилия государств по осуществлению ГПАБ с момента его утверждения в целях реализации,

признавая важность внедрения и продвижения глобальной практики в области авиационной безопасности (как ИКАО, так и государствами-членами), основанной на оценке риска, соответствующей и пропорциональной угрозе;

принимая во внимание региональные дорожные карты, принятые на региональных конференциях по авиационной безопасности в Египте, Панаме, Португалии и Таиланде в период с 2017 по 2018 год,

ссылаясь на коммюнике Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале в ноябре 2018 года, а также на выводы и рекомендации этой Конференции,

напоминая о важности всестороннего подхода государств к авиационной безопасности и другим авиационных дисциплинам, поддержания эффективного взаимодействия между различными организациями для обеспечения учета всей необходимой информации, а также проведения оценки последствий каждой внедряемой в гражданской авиации меры, особенно в области авиационной безопасности,

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 любые нападения на гражданские аэропорты с использованием баллистических ракет или дронов и злонамеренное использование гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения, и гибели 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 и обеспечивать выполнение этой работы с наивысшей эффективностью и ответственностью;

7. *призывает* ИКАО и ее государства-члены выполнять резолюции 2309, 2395 и 2396 СБ ООН в рамках соответствующей компетенции и совместно демонстрировать ведущую роль ИКАО в обеспечении защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства на глобальном уровне;

8. *просит* Совет с учетом ведущей роли ИКАО в области обеспечения авиационной безопасности обеспечить долгосрочную устойчивость программы Организации в области обеспечения авиационной безопасности в контексте бюджета Регулярной программы;

9. *настоятельно призывает* все государства-члены продолжать оказывать финансовую поддержку деятельности Организации в области авиационной безопасности посредством добровольных взносов в виде людских и финансовых ресурсов в дополнение к деятельности, финансируемой из бюджета Регулярной программы;

10. *выражает признательность* Группе экспертов по авиационной безопасности за разработку ГПАБ ускоренным порядком и представление этого плана для утверждения Советом в консультации с государствами-членами и основными заинтересованными сторонами до второго полугодия 2017 года,

11. *порукает* Совету учитывать уроки, извлеченные в ходе реализации ГПАБ при внесении уточнений в этот план для отражения в нем четких и коллективных целей и задач в области авиационной безопасности и обеспечения его поддержки системой конкретных и измеряемых показателей, призванных служить ориентиром для ИКАО, государств и заинтересованных сторон в деятельности по неуклонному повышению уровня авиационной безопасности;

12. *настоятельно призывает* все государства-члены принимать активное участие в мероприятиях, проводимых на глобальном и региональном уровнях для выполнения задач, достижения целей и реализации приоритетов ГПАБ 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)¹, 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)²;

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 пластические 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 пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения и оказывать необходимую помощь государствам, испытывающим трудности со вступлением в число участников этих документов.

b) *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

¹ Конвенция о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 2010 год) вступила в силу в 2018 году.

² Перечни государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся на сайте www.icao.int в разделе ICAO Treaty Collection.

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 вмешательства, направленные против гражданской авиации, путем принятия для этой цели соответствующих законодательных или договорных положений и заключения соответствующих соглашений, 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 обманным 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 эффективное 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 внедрение устойчивой культуры безопасности на всех уровнях и в отношении всего персонала – как сотрудников служб безопасности, так и персонала, не занимающегося вопросами безопасности – является необходимым условием для создания и обеспечения устойчивости эффективной среды безопасности,

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, а также соответствующая подготовка,

1. *настоятельно призывает* Совет и впредь уделять самое пристальное внимание принятию эффективных, основанных на оценке риска и эксплуатационно устойчивых 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. *настоятельно призывает* Совет принять Стандарты по активизации реагирования на инсайдерскую угрозу;

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;

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

5. *настоятельно призывает* государства-члены в полной мере и на устойчивой основе внедрять положения Приложения 17 "Безопасность" и касающиеся пограничного контроля 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* (Дос 8973), и другим инструктивным материалам по вопросам авиационной безопасности, размещенным на сайте ИКАО ограниченного пользования;

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

7. *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;

8. *призывает* государства-члены и отраслевые организации принять практические меры по разработке и осуществлению программ повышения осведомленности работников о культуре безопасности и вопросах безопасности, повышать общественную осведомленность в целях борьбы с инсайдерской угрозой и осуществлять эти программы совместно со всеми заинтересованными сторонами в авиационной среде;

9. *призывает* государства-члены и отраслевые организации, инвестирующие в разработку стратегий обеспечения кибербезопасности, продолжать разрабатывать всеобъемлющую стратегию обеспечения кибербезопасности, а также механизмы выявления рисков и управления ими, включая обмен соответствующей информацией, касающейся кибербезопасности;

10. *призывает* государства-члены осуществлять эффективный надзор за всеми аспектами их режимов авиационной безопасности в целях обеспечения эффективной и устойчивой реализации мер безопасности;

11. *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, многоуровневые, оперативно целесообразные,

- экономически и эксплуатационно устойчивые меры авиационной безопасности, принимая во внимание их последствия для пассажиров и легитимную торговую деятельность;
- e) 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 и устойчивого внедрения жестких стандартов обеспечения безопасности;
 - iii. принятия концепции обеспечения безопасности авиагруза и почты по всей цепи их доставки, если это необходимо;
 - 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;
 - f) учитывать потенциальное использование не по назначению дистанционно пилотируемых авиационных систем и применять соответствующие меры безопасности в целях предотвращения их использования в актах незаконного вмешательства;
 - g) обеспечить проведение оценок угрозы и факторов риска для полетов гражданской авиации в пределах их соответствующих территорий и в воздушном пространстве над ними и своевременное предоставление государствами соответствующим заинтересованным сторонам информации о всех возможных рисках для гражданской авиации;
 - h) 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, насколько это возможно, создания уязвимых мест из-за образования 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;
 - i) обеспечить защиту гражданской авиации от кибератак и киберугроз;

- j) уменьшить риск инсайдерских угроз путем управления персоналом и их допуском к охраняемым зонам и не подлежащей разглашению информации об авиационной безопасности;

12. *призывает* государства-члены расширить использование механизмов обмена информацией, в частности применение системы предварительной информации о пассажирах (API) и данных записи регистрации пассажира (PNR), которые предоставляются авиакомпаниями для повышения уровня авиационной безопасности и сокращения риска для пассажиров, при одновременном обеспечении неприкосновенности частной жизни и гражданских свобод;

13. *призывает* государства-члены поддержать работу ИКАО в области разработки и внедрения стандарта PNR (в соответствии с резолюцией 2396 СБ ООН) и принять участие в этой работе;

14. *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;

15. *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;

16. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю:

- a) обеспечить, чтобы положения Приложения 17 "*Безопасность*" и Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" были взаимно совместимыми и дополняли друг друга;
- b) 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;
- c) продолжать поддерживать работу Группы экспертов по авиационной безопасности по рассмотрению новых и существующих угроз гражданской авиации и разрабатывать надлежащие превентивные меры;
- d) 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, соответствующие требованиям Приложения 17, и которые основаны на согласованном всеобъемлющем и постоянном процессе валидации и эффективном обмене информацией в отношении их соответствующих систем авиационной безопасности;

- е) 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;

17. *порушает* Совету указать Генеральному секретарю на необходимость обновлять и в надлежащие сроки изменять *Руководство ИКАО по авиационной безопасности* (Дос 8973) и разрабатывать новый инструктивный материал с целью помочь государствам-членам в реагировании на новые и существующие угрозы авиации и выполнении требований и процедур, касающихся безопасности гражданской авиации;

18. *порушает* Совету дать Генеральному секретарю и Группе экспертов по авиационной безопасности указание обеспечить периодическое рассмотрение и обновление *Заявления ИКАО о глобальном контексте риска* (Дос 10108), 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;

19. *порушает* 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;

20. *порушает* 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

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 E к резолюции A39-18,

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 Стандартов Приложения 17 "*Безопасность*" и касающихся авиационной безопасности Стандартов Приложения 9 "*Упрощение формальностей*",

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,

принимая во внимание, что результаты проверок, проводимых в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППАБ, являются основным показателем состояния дел в области обеспечения авиационной безопасности на глобальном, региональном и национальном уровнях и что сводные данные УППАБ-МНМ помогают определить, соответствуют ли национальные уровни безопасности целевым показателям ГПАБ,

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

напоминая о том, что 39-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-МНМ и контроль за соответствующей деятельностью в ходе мониторинга возможности государств устойчиво внедрять свои системы авиационной безопасности, соблюдения связанных с авиационной безопасностью Стандартов ИКАО и реализации планов корректирующих действий государств;

4. *принимает к сведению* работу, проделанную Секретариатом ИКАО в консультации с государствами-членами по анализу сферы охвата и методологии УППАБ-МНМ;

5. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю внести улучшения, направленные на согласованное понимание Стандартов Приложения 17, обеспечить внимание к Программе УППАБ-МНМ в большей степени с эксплуатационной точки зрения, своевременно устранять серьезные недостатки, а также применять к составлению плана проверок подход, основанный на оценке риска, таким образом обеспечивая эффективное информирование государств-членов об обеспечении соответствия требованиям безопасности, основанное на оценке риска и нацеленное на получение результатов, а также оценивать внедрение этих улучшений;

6. *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;

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

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

8. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю обеспечить долгосрочную финансовую устойчивость УППАБ, приняв меры к тому, чтобы как можно скорее и в максимальной возможной степени учесть потребности в финансировании ее мероприятий в бюджете Регулярной программы;

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ Е

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 поручить Генеральному секретарю использовать влияние Организации для популяризации усилий государств и других авиационных предприятий по всему миру в целях предоставления координированной технической помощи и поддержки государствам, нуждающимся в совершенствовании своей системы надзора в сфере авиационной безопасности, например, 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. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю обеспечить использование взносов, выделенных на решение вопросов ISD-SEC, исключительно для деятельности в области ISD-SEC;

4. *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;

5. *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;

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

7. *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;

8. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю содействовать координации программ и мероприятий по оказанию помощи путем сбора информации о таких инициативах;

9. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю проводить мониторинг и оценку качества и эффективности проектов ИКАО по оказанию помощи и регулярно представлять отчеты об использовании финансовых и неденежных ресурсов, а также об оценке влияния таких взносов;

10. *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;

11. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю обновить и 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;

12. *настоятельно призывает* государства-члены участвовать в инициативах ИКАО по подготовке в области авиационной безопасности;

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ F

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 G

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 (ИДКТО ООН), Контртеррористическому управлению Организации Объединенных Наций (КТУ 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.

Резолюция А40-12/3. Декларация по авиационной безопасности – подтверждение глобального обязательства по повышению уровня внедрения

Ассамблея, признавая необходимость повышения уровня авиационной безопасности во всем мире в свете непрекращающихся угроз гражданской авиации, имевших место после принятия 37-й сессией Ассамблеи ИКАО Декларации по авиационной безопасности, включая диверсии в отношении рейса 7K9268 авиакомпании "Метроджет" и рейса DA0159 авиакомпании "Даалло эрлайнз", имевшие место соответственно 31 октября 2015 года и 2 февраля 2016 года, и вооруженные нападения, совершенные в брюссельском аэропорту 22 марта 2016 года и аэропорту имени Аматюрка в Стамбуле 28 июня 2016 года; признавая важность резолюции 2309 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, принятой 22 сентября 2016 года, и разработки Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), одобренного Советом ИКАО 15 ноября 2017 года; и с признательностью отмечая организацию проведения Египтом, Панамой, Португалией и Таиландом региональных конференций по авиационной безопасности, направленных на стимулирование реализации ГПАБ; и Вторую конференцию высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшуюся в Монреале в 2018 году, настоящим настоятельно призывает государства-члены и заинтересованные стороны предпринимать нижеследующие действия для расширения международного сотрудничества в целях противодействия угрозам гражданской авиации:

- 1) активизировать деятельность по выполнению резолюций 2309, 2341, 2395, 2396 и 2482 СБ ООН в рамках соответствующей компетенции и подтвердить ведущую глобальную роль ИКАО в вопросах, касающихся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;
- 2) поощрять повышение степени осведомленности относительно угроз и рисков для гражданской авиации посредством обмена информацией между государствами и заинтересованными сторонами и постоянного учета положений *Заявления ИКАО о глобальном контексте риска* (Doc 10108);
- 3) предпринимать дальнейшие шаги по усилению и поощрению эффективного применения Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, с особым акцентом на *Приложение 17 "Безопасность"*;
- 4) продолжать разработку новых и инновационных подходов и обмен информацией о них в целях повышения уровня авиационной безопасности и противодействия текущим и возникающим угрозам и рискам;
- 5) обеспечить скорейшее осуществление резолюции А40-12/2 Ассамблеи *"Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"*;
- 6) предпринимать практические шаги по продвижению культуры обеспечения авиационной безопасности и программ повышения осведомленности в сфере авиационной безопасности в партнерстве со всеми заинтересованными сторонами в авиационной среде;
- 7) поощрять эффективную координацию действий и сотрудничество между авиационной безопасностью и другими дисциплинами для обеспечения комплексного и согласованного подхода к обеспечению авиационной безопасности, упрощению формальностей и вопросам безопасности полетов в целях создания надежных национальных и глобальных авиационных систем;

- 8) принимать активное участие в глобальных и региональных усилиях по полной реализации целей, задач, желательных показателей и приоритетов на национальном и региональном уровнях и делиться с ИКАО полученными при осуществлении этих действий опытом и уроками;
- 9) обеспечить эффективное выполнение касающихся авиационной безопасности положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*;
- 10) выполнять обязательства в отношении использования предварительной информации о пассажирах (API) и записей регистрации пассажиров (PNR), обеспечивая полное уважение прав и основных свобод человека в соответствии с целями резолюций 2396 и 2482 СБООН;
- 11) оказывать техническую помощь государствам, которым она требуется, включая финансирование, наращивание потенциала и обеспечение доступа к технологиям, в целях эффективного противодействия угрозам и рискам безопасности гражданской авиации в сотрудничестве с другими государствами, международными организациями и отраслевыми партнерами в соответствии с *инициативой "Ни одна страна не остается без внимания"*;
- 12) оказывать ИКАО поддержку в ее деятельности по дальнейшему расширению сотрудничества и координации с другими учреждениями ООН, с тем чтобы способствовать укреплению усилий по обеспечению авиационной безопасности во всем мире;
- 13) посредством более широкого участия и активного взаимодействия наращивать потенциал и возможности ИКАО для эффективного противодействия угрозам и рискам авиационной безопасности во всем мире в том числе посредством приоритизации вопросов авиационной безопасности в Штаб-квартире и региональных бюро;
- 14) поддерживать работу региональных бюро Организации в целях содействия обеспечению авиационной безопасности и сотрудничеству между государствами-членами и заинтересованными сторонами.

Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга

13.1 На своем 4-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос внедрения, последние события и эволюцию механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках универсальных программ проверок на основе докладов Совета *"Эволюция механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)"* (A40-WP/11), *"Осуществление программ проверок в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) ИКАО"* (A40-WP/23) и *"Доклад о рассмотрении сферы охвата и методике механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)"* (A40-WP/32).

Обсуждение

Внедрение программ проверок в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) ИКАО

13.2 Комитет с удовлетворением отметил ход внедрения МНМ УППКБП и УППАБ–МНМ в течение трехлетнего периода 2016–2018 гг. и настоятельно призвал государства активно участвовать в реализации программ проверок и оказывать им поддержку. Комитет отметил координацию между программами и призвал к расширению взаимодействия и обмену передовой практикой и извлеченными уроками.

Эволюция МНМ УППКБП

13.3 Комитет отметил целесообразность МНМ УППКБП, создаваемые им преимущества для безопасности полетов и его эволюцию в рамках предлагаемых в документе А40-WP/11 сроков, имеющих целью сохранить статус МНМ УППКБП как глобальной авиационной системы мониторинга деятельности по контролю за обеспечением безопасности полетов и потенциала государств – членов ИКАО по расследованию авиационных происшествий и инцидентов, а также их успехов в реализации государственных программ по безопасности полетов. Комитет принял к сведению результаты работы, проделанной Группой экспертов по структурному анализу МНМ УППКБП (GEUSR), и ход выполнения ее рекомендаций. Было отмечено создание Советом специальной Консультативной группы по МНМ УППКБП (USOAP-AG), предназначенной для выполнения работы по другому направлению в рамках эволюции МНМ УППКБП. Были приняты к сведению предпринятые ИКАО шаги по совершенствованию своей внутренней организационной структуры в поддержку эволюции данной программы, а также ее эффективное, действенное и устойчивое осуществление. Комитет выразил заинтересованность в трех направлениях работы в рамках эволюции МНМ УППКБП. Комитет был проинформирован о том, что результаты этой работы будут представлены в Годовом докладе Совета и, возможно, на Конференции высокого уровня по безопасности полетов, которая состоится в 2021 г.

13.4 Комитет поддержал документ А40-WP/114, представленный Финляндией от имени Европейского союза и его государств-членов³, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации⁴, ЕВРОКОНТРОЛЯ и Новой Зеландии, в котором содержится призыв осуществить эволюцию МНМ УППКБП в направлении гибкой, адаптивной, основанной на оценке риска и надежной системы мониторинга и предлагаются для рассмотрения некоторые аспекты высокого уровня, касающиеся его эволюции. В их число входят такие аспекты, как базы данных, перекрестный обмен данными и интерфейсы с другими программами, прикладные приемы и методы проверок. Комитет был проинформирован Секретариатом о том, что некоторые представляющие интерес элементы эволюции в настоящее время реализуются в ходе выполнения рекомендаций GEUSR и осуществления организационных мероприятий, включая планирование деятельности, показатели, подготовку персонала, а также онлайн-структуру УППКБП, базы данных и инструментарий.

13.5 Комитет поддержал документ А40-WP/133, представленный Австралией и Новой Зеландией в соавторстве с Сингапуром, Соединенным Королевством и Финляндией от имени Европейского союза и его государств-членов, в котором одобрен процесс эволюции МНМ УППКБП и предлагается ускорить выполнение рекомендаций GEUSR, отдавая приоритет рекомендациям

³ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

⁴ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Республика Молдова, Норвегия, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

группы А (структурный пересмотр вопросов протокола (ВП)) и группы В (приоритетные ВП). Комитет принял к сведению, что Секретариатом разработан подробный план действий, который по срокам согласуется с предложениями в документе А40-WP/11 и охватывает каждую группу рекомендаций GEUSR, и что средства на выполнение этого плана отражены в бюджете, который представлен на утверждение Ассамблеи.

13.6 Венесуэла в документе А40-WP/259 представила информацию о последующем наблюдении и контроле за авиационными событиями, что может помочь в идентификации степени повышения уровня безопасности полетов. Комитет принял к сведению указанную информацию и предложил Секретариату передать ее на рассмотрение соответствующим группам экспертов.

13.7 Комитет рассмотрел документ А40-WP/324, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором выражается поддержка эволюции МНМ УППКБП и вносится ряд предложений по дальнейшему совершенствованию этой программы. Комитет отметил, что предложения относительно того, чтобы ВП были объективными, а не носили предписывающий характер, а также касающиеся улучшения взаимодействия между национальными координаторами по непрерывному мониторингу (NCMC), могут принести пользу государствам-членам, однако признал, что в настоящее время эти предложения реализуются в процессе выполнения рекомендаций GEUSR, в частности рекомендаций групп А, В, Е и F. Комитет также отметил, что ВП разрабатываются в ходе детального процесса, включающего широкую координацию в рамках Секретариата, благодаря чему учитываются цели принятых положений, по которым с государствами уже были проведены консультации. Кроме того, Комитет рекомендовал государствам и впредь представлять замечания по ВП в целях их постоянного совершенствования.

13.8 Бразилия представила документ А40-WP/326, в котором она подчеркивает преимущества самооценки и партнерской оценки в рамках УППКБП и делится своим опытом в этой области. Комитет признал преимущества таких оценок и призвал государства активно внедрять партнерские оценки и участвовать в них, особенно на региональном уровне, с тем чтобы укреплять свои системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Было отмечено также, что в результате выполнения рекомендаций GEUSR государства получают больше инструктивных указаний и смогут осуществлять подготовку по проведению самопроверок в поддержку такого рода инициатив государств, что согласуется с действиями, указанными в подпункте b). Преимущества этих инициатив, а также более подробные инструктивные указания и подготовка скажутся на результатах УППКБП благодаря предпринимаемым государствами усилиям по поддержанию актуальности проводимых ими самооценок.

13.9 Комитет обсудил документ А40-WP/337, представленный Доминиканской Республикой, в котором предлагается считать сертификацию "определенной процентной доли аэродромов" достаточным основанием признания удовлетворительными ответы на соответствующие ВП вместо нынешней практики, когда требуется, чтобы сертифицировались все аэродромы. Комитет отметил, что в Приложении 14 "Аэродромы" содержится требование о том, чтобы все международные аэродромы сертифицировались. Кроме того, Комитет отметил, что установление определенной процентной доли сертифицированных аэродромов, необходимой для соответствия стандартному требованию, поставит под угрозу принципы универсальности и единообразия, если учесть, что в некоторых государствах имеется лишь один аэродром, в то время как в других их сотни.

13.10 Комитет рассмотрел документ А40-WP/433, представленный Катаром, в котором предлагается, чтобы в рамках УППКБП деятельность по оценке возможностей государства в сфере расследования авиационных происшествий и инцидентов проводилась отдельно и чтобы итоговые статистические данные представлялись отдельно от данных по другим областям. Комитет отметил,

что оценка возможностей государств в этой области осуществляется с использованием набора предназначенных для этого ВП и что результаты можно получить с использованием iSTARS или онлайн-платформы УППКБП (OLF). Комитет был проинформирован о том, что изложенная в этом рабочем документе информация будет рассматриваться в целях более наглядного представления результатов проверок в разбивке по техническим областям с помощью инструментов представления отчетности в рамках УППКБП, и рекомендовал передать эту информацию на рассмотрение соответствующим группам экспертов.

13.11 Перу при поддержке Белиза, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Гайаны, Гватемалы, Гондураса, Колумбии, Коста-Рики, Кубы, Никарагуа, Панамы, Парагвая, Сальвадора, Уругвая, Чили и Эквадора представила документ А40-WP/438, в котором эта страна делится своим опытом и призывает государства поддерживать разработку региональных рамок сотрудничества и взаимодействия при решении вопросов безопасности полетов и эксплуатационного риска, а также обращается с просьбой к Ассамблее оценить альтернативные методы измерения эффективной реализации, с тем чтобы данные обновлялись более оперативно после выполнения государствами своих планов действий. Комитет отметил, что в результате выполнения рекомендаций GEUSR государства уже будут иметь дополнительные средства и возможности для оценки состояния своих систем контроля за обеспечением безопасности полетов и валидации корректирующих действий, предпринимаемых для устранения недостатков.

13.12 Комитет рассмотрел документ А40-WP/439, представленный Перу при поддержке Белиза, Боливии, Венесуэлы, Гайаны, Гватемалы, Гондураса, Колумбии, Коста-Рики, Кубы, Никарагуа, Панамы, Парагвая, Сальвадора, Уругвая, Чили и Эквадора, в котором предлагается повысить степень стандартизации критериев, используемых проверяющими УППКБП по летной годности, задачей которых является рассмотрение квалификации и опыта инспекторов по летной годности, которым переданы полномочия на основании соглашения, подписанного каким-либо государством с другими государствами в этом регионе. Комитет отметил, что содержащаяся в указанном рабочем документе информация будет использована при регулярном обновлении инструментария УППКБП и будет способствовать совершенствованию подготовки проверяющих и повышению точности оценки результатов выполнения задач региональными организациями по контролю за обеспечением безопасности полетов от имени государств; предполагается, что эти меры повысят степень стандартизации.

13.13 Венесуэла представила подготовленный при поддержке Белиза, Боливии, Гайаны, Гватемалы, Гондураса, Колумбии, Коста-Рики, Кубы, Никарагуа, Панамы, Парагвая, Перу, Сальвадора, Уругвая, Чили и Эквадора документ А40-WP/440, в котором изложены проблемы и стратегии обеспечения устойчивости государственных систем контроля за обеспечением безопасности полетов, интегрированных в государственные программы по безопасности полетов (ГосПБП), которые следует принимать во внимание при разработке и выполнении Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), а также мероприятий по его эффективной реализации. Комитет предложил, чтобы эта информация была передана на рассмотрение соответствующим группам экспертов.

13.14 Перу при поддержке Белиза, Боливии, Венесуэлы, Гайаны, Гватемалы, Гондураса, Колумбии, Коста-Рики, Кубы, Никарагуа, Панамы, Парагвая, Сальвадора, Уругвая, Чили и Эквадора представила документ А40-WP/448 с изложением опыта осуществления мероприятий в рамках УППКБП. Было предложено два механизма: один для оценки эффективности мероприятий в рамках УППКБП и другой – для валидации достигнутого государствами улучшения в вопросах, по которым никакой деятельности в рамках УППКБП не планировалось. В отношении первого механизма Комитет отметил, что УППКБП прошла сертификацию по стандарту ИСО 9001, что позволяет оценивать поступающие от государств отзывы о проведенных проверках. Такие отзывы

и информация из других источников используются для постоянного совершенствования МНМ УППКБП. Далее Комитет отметил, что действия, указанные в подпункте с), будут реализованы в рамках выполнения рекомендаций GEUSR, упомянутых в документе A40-WP/11.

13.15 Комитет поддержал документ A40-WP/463, представленный Перу при поддержке Белиза, Боливии, Бразилии, Венесуэлы, Гайаны, Гватемалы, Гондураса, Колумбии, Коста-Рики, Кубы, Никарагуа, Панама, Парагвая, Сальвадора, Уругвая, Чили и Эквадора, в котором изложены результаты наблюдений, полученные путем заполнения размещенного на iSTARS вопросника для проведения анализа пробелов и разработки ВП по ГосПБП. Комитету было сообщено, что в рамках МНМ УППКБП разработан и реализуется план оценки и измерения степени эффективного выполнения ГосПБП. Этот план включает разработку ВП по ГосПБП. Первоначальный набор таких ВП размещен на OLF и будет дополнен моделью степени развития и соответствующим инструктивным материалам по каждому ВП. Полный набор ВП по ГосПБП, включая модель степени развития и инструктивный материал, будет разработан и в январе 2021 года размещен на OLF для того, чтобы можно было проводить самооценки и осуществлять мониторинг. С учетом эволюции МНМ УППКБП будут вноситься изменения в соответствующие приложения на iSTARS. Комитет рекомендовал передать эту информацию на рассмотрение соответствующим группам экспертов и при необходимости поддержать разработку соответствующего инструктивного материала.

13.16 В итоге Комитет одобрил предпринимаемые ИКАО действия по осуществлению эволюции, обеспечению эффективного управления и устойчивого функционирования МНМ УППКБП. Он принял к сведению статус выполнения рекомендаций GEUSR, которые уже учитывают некоторые инициативы, затронутые Ассамблеей. Комитет также принял к сведению работу, которую предстоит выполнить USOAP-AG с учетом поручений Тринадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13, 2018 г.), организационные улучшения и сроки реализации эволюции МНМ УППКБП, как указано в пп. 2.2, 2.3, 2.4 и добавлении В документа A40-WP/11. Комитет согласился рекомендовать, чтобы все выдвинутые в рамках данного пункта повестки дня предложения, касающиеся УППКБП и не охваченные рекомендациями GEUSR или организационными улучшениями, осуществленными ИКАО, были переданы на рассмотрение соответствующим группам экспертов.

13.17 Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию, заменяющую резолюцию A37-5 Ассамблеи.

Резолюция 13/1. Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)

Ассамблея,

принимая во внимание, что основной задачей Организации по-прежнему является обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 Конвенции каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и процедур по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что контроль за обеспечением безопасности полетов и безопасность полетов международной гражданской авиации в целом относятся к компетенции государств-членов

как в коллективном, так и в индивидуальном плане, и что безопасность полетов также зависит от активного сотрудничества ИКАО, государств-членов, отрасли и всех других заинтересованных сторон в осуществлении Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП),

принимая во внимание, что Конференция DGCA/06 рекомендовала открыть общественности доступ к соответствующей информации о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов и разработать дополнительный механизм быстрого разрешения вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в сфере безопасности полетов (SSC), выявленных в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП),

принимая во внимание, что Конференция высокого уровня по безопасности полетов 2010 года (HLSC 2010) рекомендовала ИКАО разработать критерии обмена информацией о SSC с заинтересованными сторонами и определить способы доведения такой информации до сведения общественности так, чтобы они могли принимать обоснованные решения относительно безопасности воздушных перевозок,

принимая во внимание, что Конференция HLSC 2010 рекомендовала ИКАО заключить новые и изменить существующие соглашения об обмене конфиденциальной информацией о безопасности полетов с международными органами и организациями в целях облегчения возлагаемого на государства бремени, обусловленного проведением повторяющихся проверок или инспекций, и сокращения дублирования деятельности, связанной с мониторингом,

принимая во внимание, что Тринадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/13) внесла согласованные Советом рекомендации продолжить эволюцию методов, процессов и инструментов УППКБП, а также обеспечить поддержание надежности, целесообразности и актуальности непрерывного мониторинга государств,

напоминая, что 32-я сессия Ассамблеи постановила разработать универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, предусматривающую проведение ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния безопасности полетов,

принимая во внимание, что 39-я сессия Ассамблеи согласилась с тем, что ИКАО создаст независимую группу для проведения структурного анализа для определения поправок к МНМ УППКБП в целях дальнейшей эволюции и укрепления программы, учитывая меняющуюся стратегию ИКАО в области безопасности полетов и результаты работы государств по внедрению положений Приложения 19 "Управление безопасностью полетов", в частности требования к ГосПБП, и что Совет с определенными оговорками согласился с рекомендациями, вытекающими из такого анализа, продолжить эволюцию МНМ УППКБП,

принимая во внимание, что осуществление УППКБП является крупным достижением в сфере безопасности полетов, обеспечивающим успешное выполнение мандата, изложенного в резолюциях А32-11 и А35-6, и позволяющим оценивать возможности государств-членов по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов и определять области деятельности, требующие улучшения,

принимая во внимание, что в резолюции А33-8 Ассамблея просила Совет обеспечить долгосрочную финансовую жизнеспособность УППКБП, постепенно передавая финансирование всех ее мероприятий в бюджет Регулярной программы,

напоминая о целях УППКБП, которые направлены на обеспечение того, чтобы государства-члены надлежащим образом выполняли свои обязанности по контролю за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что продолжение распространения УППКБП на все связанные с безопасностью полетов положения Приложений является необходимым для обеспечения надлежащего выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики по безопасности полетов,

признавая, что Генеральным секретарем были предприняты надлежащие шаги по созданию независимого механизма гарантии качества для контроля и оценки качества программы,

признавая, что эффективное выполнение планов действий государств имеет большое значение для общего повышения безопасности глобальной авионавигации,

признавая, что проверки, инспекции, обзоры, исследования и/или оценки, проводимые международными и региональными организациями, включая такие организации, имеющие соглашения с ИКАО, как Международный совет аэропортов (МСА), Агентство по безопасности полетов Европейского союза (EASA), Европейская комиссия (ЕК), Фонд безопасности полетов (FSF), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Европейская организация по безопасности авионавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), вносят вклад в повышение уровня безопасности полетов,

признавая, что транспарентность и совместное использование информации о безопасности полетов входят в число основополагающих принципов безопасной авиатранспортной системы,

признавая, что региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) призваны сыграть важную роль в МНМ УППКБП и что во всех случаях, когда это применимо, слово "государства" ниже следует понимать как означающее также RSOO, там, где имеются надлежащие правоприменительные нормативные рамки,

1. *выражает свою признательность* Генеральному секретарю за успешное внедрение механизма непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП;

2. *порукает* Генеральному секретарю продолжить эволюцию МНМ УППКБП путем его преобразования в программу, которая в большей степени будет основана на информации и учете факторов риска и ориентирована на результаты и которая будет применяться на универсальной основе в целях оценки эффективности и устойчивости государственных систем контроля за обеспечением безопасности полетов, а также достигнутого государствами прогресса в деле выполнения требований к управлению безопасностью полетов, в частности применительно к государственным программам по безопасности полетов (ГосПБП);

3. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить осуществление организационных улучшений, необходимых для успешной реализации предлагаемых изменений посредством долгосрочной эволюции программы в соответствии с рекомендациями GEUSR, одобренными Советом и 13-й Аэронавигационной конференцией;

4. *порукает* Генеральному секретарю обеспечивать, чтобы в рамках МНМ УППКБП в качестве основных элементов по-прежнему рассматривались ключевые положения по безопасности полетов, содержащиеся в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложении 8 "Летная годность воздушных судов", Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения", Приложении 13 "Расследование

авиационных происшествий и инцидентов", Приложении 14 "Аэродромы" и Приложении 19 "Управление безопасностью полетов";

5. *порукает* Генеральному секретарю обеспечивать соответствие МНМ УППКБП, помимо прочего, принципам независимости, универсальности, стандартизации и транспарентности в целях дальнейшего содействия глобальному признанию программы и ее результатов;

6. *порукает* Генеральному секретарю продолжать обеспечивать постоянное функционирование механизма гарантии качества, созданного для контроля и оценки качества программы и транспарентности всех аспектов процесса проверки;

7. *порукает* Генеральному секретарю продолжать обмен информацией о SSC с заинтересованными сторонами в соответствии с установленными процедурами обмена информацией о безопасности полетов и общественностью, с тем чтобы они могли принимать обоснованные решения относительно безопасности воздушных перевозок;

8. *порукает* Генеральному секретарю предоставлять всю генерируемую МНМ УППКБП информацию, связанную с контролем за обеспечением безопасности полетов, всем государствам-членам на сайте ИКАО ограниченного пользования;

9. *порукает* Генеральному секретарю продолжать содействовать развитию координации и сотрудничества между МНМ УППКБП и программами проверок других организаций, связанных с безопасностью полетов, для обмена конфиденциальной информацией о безопасности полетов в целях облегчения возлагаемого на государства бремени, обусловленного повторяющимися проверками или инспекциями, уменьшения дублирования усилий и поиска вариантов взаимодействия для повышения эффективности МНМ УППКБП;

10. *порукает* Генеральному секретарю продолжать содействовать, по мере целесообразности, обмену критически важной с точки зрения безопасности полетов информацией с государствами-членами, отраслью и другими заинтересованными сторонами на надлежащих защищенных сайтах;

11. *настоятельно призывает* все государства-члены оказывать поддержку ИКАО в процессе эволюции МНМ УППКБП, а также *настоятельно призывает* те государства-члены, которые имеют возможность делать это, откомандировывать в распоряжение ИКАО на долгосрочной или краткосрочной основе квалифицированных и опытных специалистов для того, чтобы Организация могла и далее успешно обеспечивать функционирование программы;

12. *настоятельно призывает* все государства-члены своевременно представлять в ИКАО и постоянно обновлять информацию и документацию, запрашиваемую Организацией в целях обеспечения эффективного функционирования МНМ УППКБП;

13. *настоятельно призывает* все государства-члены сотрудничать с ИКАО и, насколько это практически возможно, соглашаться с проведением мероприятий в рамках МНМ УППКБП, включая проверки, миссии по валидации, валидацию без выезда на место и оценку внедрения ГосПБП в целях обеспечения бесперебойного функционирования МНМ УППКБП;

14. *настоятельно призывает* все государства-члены реализовывать планы корректирующих действий для устранения несоответствий, выявленных в ходе мероприятий в рамках МНМ УППКБП;

15. *настоятельно призывает* все государства-члены делиться с другими государствами-членами критической с точки зрения безопасности полетов информацией, которая может оказывать влияние на безопасность международной авионавигации, и содействовать их доступу ко всей соответствующей информации о безопасности полетов;

16. *рекомендует* государствам-членам в полной мере использовать имеющуюся информацию о безопасности полетов при выполнении ими своих функций контроля за обеспечением безопасности полетов, в том числе в ходе проверок, предусмотренных статьей 16 Конвенции;

17. *напоминает* государствам-членам о необходимости ведения наблюдения за всеми полетами воздушных судов, включая иностранные воздушные суда в пределах своих территорий, и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия для поддержания надлежащего уровня безопасности полетов;

18. *порукает* Совету включить работу по обеспечению эволюции МНМ УППКБП в число приоритетных направлений деятельности и содействовать выделению достаточных людских и финансовых ресурсов на реализацию программы, а также представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад об эволюции и результатах работы МНМ УППКБП;

19. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А37-5.

13.18 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Боливией (А40-WP/435) и Республикой Корея (А40-WP/447).

Рассмотрение сферы охвата и методики УППАБ-МНМ

13.19 Комитет признал прекрасные результаты работы Исследовательской группы Секретариата по УППАБ-МНМ (SSG), представленные в документе WP/32, включая 26 подготовленных рекомендаций по совершенствованию программы. Было отмечено, что основной акцент в этих рекомендациях должен делаться на эксплуатационном внедрении Стандартов Приложения 17 и что их рекомендации следует выполнить как можно быстрее, с тем чтобы повысить уверенность в международной системе авиационной безопасности и улучшить показатели соблюдения Стандартов Приложения 17 на местном, региональном и глобальном уровнях. В связи с этим Совету было поручено определить очередность выполнения предложенных рекомендаций и обеспечить выделение достаточных ресурсов на реализацию УППАБ. Программа УППАБ-МНМ должна также взять на вооружение соответствующую передовую практику государств и отрасли.

13.20 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени своих 54 государств-членов выразила в документе А40-WP/187 обеспокоенность в связи с ходом внедрения УППАБ-МНМ, в частности по поводу используемой методики отбора государств для проведения проверок, недостаточного количества руководителей групп по проведению проверок, ограничивающего эффективность реализации программы, желательности проведения на постоянной основе оценок эффективности деятельности государств в сфере обеспечения авиационной безопасности путем использования механизма технологического мониторинга и необходимости планировать дополнительные программы подготовки или практикумы для национальных координаторов. Многие из этих предложений уже отражены в рекомендациях, представленных в документе WP/32, однако Комитет согласился с тем, что их следует передать SSG для дальнейшего рассмотрения. Было также отмечено, что рассмотренное ранее предложение о создании OLF по аналогии с

УППКБП не было поддержано по соображениям безопасности данных и объема работы, который пришлось бы выполнить государствам и Секретариату ИКАО.

13.21 В документе A40-WP/390 Кубой затрагиваются вопросы, касающиеся внедрения УППАБ-МНМ; повышения степени готовности государств путем расширения подготовки по используемой в рамках программы методике; более подробных планов проверок, позволяющих оптимизировать на национальном уровне подготовку к проверкам и их координацию; стандартизированной, единой интерпретации Стандартов и дальнейшего пересмотра вопросов протокола УППАБ-МНМ для обеспечения ясности и одинакового понимания их проверяющими и проверяемым. Комитет согласился с тем, что предложения Кубы подлежат рассмотрению в рамках SSG в целях дальнейшего совершенствования программы и что к участию в работе SSG следует привлекать любое государство, желающее поделиться своим экспертным опытом.

13.22 Комитет также выступил в поддержку реформирования и постоянного совершенствования программы путем проведения консультаций с SSG и призвал государства поддержать УППАБ-МНМ, подписав меморандум о взаимопонимании, согласившись на проведение проверок в запланированные сроки и выделив достаточные финансовые и людские ресурсы, необходимые для реализации и дальнейшей эволюции программы, с тем чтобы она поставляла высококвалифицированных проверяющих, оценивала внедрение мер безопасности, помогала своевременно устранять серьезные недостатки и использовала основанный на оценке риска подход к установлению приоритетов проверок.

Пункт 14 повестки дня. Программы упрощения формальностей

14.1 На своем 6-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопросы, касающиеся Директории открытых ключей (ДОК), стратегии для программы ИКАО по идентификации пассажиров (TRIP) и Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", в также Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей, на основе докладов Совета, представленных в рабочих документах WP/5, 6, 8, 60 и 61, соответственно. Кроме этого, государства и наблюдатели представили 11 документов: WP/127, 134, 284, 297, 301, 305, 322, 346, 389, 399 и 471. Также по данному пункту повестки дня были представлены следующие информационные документы: WP/7, 462, 509, 524, 530, 533 и 550.

14.2 Исполнительный комитет рассмотрел рабочие документы по данному пункту повестки дня в рамках указанных ниже тем.

Директория открытых ключей ИКАО

14.3 Совет в рабочем документе WP/6 изложил события, связанные с Директорией открытых ключей (ДОК) ИКАО и ее использованием после 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, и внес предложения о приоритетных задачах программы работы ДОК ИКАО и ожидаемых результатах работы в течение следующего трехлетнего периода.

14.4 Комитет высоко оценил деятельность ИКАО по разработке ДОК и полностью одобрил программу работы ДОК ИКАО, изложенную в рабочем документе. Он настоятельно призвал все государства-члены присоединиться к ДОК ИКАО и начать использовать ее для валидации и удостоверения подлинности электронных паспортов. Одна делегация указала, в частности, важное значение обмена данными в рамках ДОК в контексте стратегии TRIP ИКАО.

Стратегия для программы ИКАО по идентификации пассажиров (TRIP)

14.5 В рабочем документе WP/8 Совет, подчеркнув сферу компетенции и текущие приоритеты стратегии TRIP ИКАО, представил доклад о событиях, имевших место в программе со времени последней Ассамблеи. В завершение доклада он предложил приоритетные задачи для стратегии TRIP ИКАО и обрисовал ожидаемые результаты ее работы в течение следующего трехлетнего периода.

14.6 По пункту 2.6 документа WP/8, в котором говорится о дорожной карте для стандарта на электронные паспорта, некоторые делегаты высказали мнение о том, что введение электронных паспортов может быть экономически невыгодным для ряда малых государств, и Авиатранспортный комитет (АТК) рассмотрит эти требующие особого внимания вопросы в ходе своей работы над дорожной картой. Техническое исправление было внесено в добавление В документа WP/8. Комитету было предложено принять к сведению информацию, содержащуюся в информационном документе WP/550, представленном Соединенными Штатами Америки, в котором говорится о важности использования данных записей регистрации пассажиров (PNR) в целях обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей. По итогам обсуждения Комитет одобрил приоритетные задачи для стратегии TRIP ИКАО и ожидаемые результаты ее реализации в трехлетний период 2020–2022 гг., как представлено в добавлении к WP/8.

14.7 В рабочем документе WP/301 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международный совет аэропортов (МСА) представили доклад о своем совместном проекте One ID (Одно удостоверение личности), который направлен на реализацию идеи "безбумажного" путешествия, когда пассажиры могут безопасно летать, предоставляя только свои биометрические данные.

14.8 В отношении предложения, представленного в документе WP/301, Комитет одобрил проект ИАТА One ID, который подчеркивает преимущества распознавания биометрических данных для обеспечения безопасности и упрощения формальностей процесса проверки пассажиров, и некоторые делегации подчеркнули важность внедрения надежных принципов защиты данных. Одна делегация обратила внимание на представленную в документе WP/533 информацию о двустороннем сотрудничестве между Канадой и Нидерландами по проекту Всемирного экономического форума (ВЭФ) под названием Цифровая идентификация известных пассажиров (KTDI).

Приложение 9 "Упрощение формальностей"

14.9 В рабочем документе WP/5 Совет представил доклад о результатах работы ИКАО с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) после 39-й сессии Ассамблеи по разработке инструктивных указаний по предотвращению распространения болезней, вызываемых комарами и другими переносчиками инфекций, посредством международной авиации, и о выполнении резолюции А39-28. Комитет принял к сведению, что документ WP/5 *"Доклад по дезинсекции воздушных судов и мерам борьбы с переносчиками инфекций"*, представленный по пунктам 14 и 26 повестки дня, будет рассмотрен в рамках пункта 14 повестки дня.

14.10 После обсуждения данного вопроса Комитет, отметив проводимую работу в этом отношении, в особенности постоянное сотрудничество между ИКАО и ВОЗ, согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию, которая должна заменить резолюцию А39-28:

Резолюция 14/1. Уменьшение риска распространения болезней посредством, помимо прочего, дезинсекции воздушных судов и методов борьбы с переносчиками инфекций и важная роль CAPSCA (Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения) в реализации этих мер

Ассамблея,

принимая во внимание, что согласно требованиям статьи 14 Конвенции о международной гражданской авиации государствам-членам следует принимать эффективные меры по предотвращению распространения инфекционных болезней посредством аэронавигации,

принимая во внимание, что в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*" содержатся положения о национальных авиационных планах подготовки к вспышке инфекционной болезни, дезинсекции воздушных судов, применении международных медико-санитарных правил и средствах, необходимых для принятия мер в области здравоохранения, а в *Руководстве по упрощению формальностей* (Дос 9957) изложен инструктивный материал по дезинсекции воздушных судов, мерам в области здравоохранения и программам упрощения формальностей,

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 по мере 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 со Всемирной организацией здравоохранения основанные на эффективности критерии требований к дезинсекции, достигнутый в этом отношении прогресс недостаточен,

принимая во внимание, что существует повышенный риск переноса инфекционных болезней на глобальном уровне,

принимая во внимание, что на различных международных совещаниях и конференциях была выявлена необходимость межсекторального обмена информацией и сотрудничества в целях предупреждения и преодоления чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения,

1. *порукает* Совету продолжать взаимодействовать со Всемирной организацией здравоохранения с целью разработать:

- a) основанные на эффективности критерии оценки всех методов дезинсекции, в том числе нехимических способов дезинсекции;
- b) рекомендации относительно нехимических методов дезинсекции;

- с) 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:
- а) стать участниками программы Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA);
 - б) принять участие в программе CAPSCA и любых других соответствующих программах, которые ИКАО, возможно, представит в будущем;
 - с) оказывать поддержку ИКАО и ВОЗ в выполнении этой резолюции Ассамблеи с учетом рекомендаций, включенных в публикации и инструктивный материал ИКАО, ВОЗ и CAPSCA;
 - д) требовать реализации программ борьбы с вредителями вокруг аэропортов и связанных с ними объектов, что уменьшило бы необходимость введения требований к дезинсекции воздушных судов;
 - е) рекомендовать аэропортам передавать сведения в реестр ИКАО по мерам борьбы с переносчиками инфекции в аэропортах и поддерживать актуальность содержащейся в реестре информации;
3. *порукает* Совету представить следующей сессии Ассамблеи доклад о ходе выполнения этой резолюции;
4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А39-28.

14.11 В рабочем документе WP/60 Совет представил доклад о событиях со времени последней Ассамблеи, касающихся Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", и о текущих приоритетных задачах программы работы в области упрощения формальностей для Приложения 9. В завершение доклада он предложил приоритетные задачи для работы по Приложению 9 и ожидаемые результаты на следующий трехлетний период.

14.12 Комитет одобрил приоритетные задачи для программы FAL, касающейся Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", и ожидаемые результаты ее реализации в трехлетний период 2020–2022 гг., как представлено в добавлении А к WP/60. Один делегат выступил с оговоркой относительно возможного включения SARPS Приложения 9 в положения о дистанционно пилотируемых авиационных системах, касающихся аспектов FAL.

14.13 В рабочем документе WP/399 МСА, предоставив информацию об областях, в которых авиационная отрасль работает с такими инновационными технологиями, как автоматизация и биометрическое распознавание, и обратив внимание на области, в которых существуют значительные возможности в сфере контроля национальных полномочных органов поощрять такие инновации, предложил достичь прогресса за счет устранения барьеров между службами авиационной безопасности (охватываемыми положениями Приложения 17) и пограничными службами (охватываемыми положениями Приложения 9).

14.14 Комитет не поддержал предложения, представленные в документе WP/399, и одно государство в частности упомянуло, что элементы обеспечения безопасности паспортов и процедур пограничного контроля нельзя отделять от общих пограничных и паспортных функций, регулируемых в Приложении 9. Комментируя представленные информационные документы, одна делегация отметила, что документ WP/462 содержит ряд предложений и что рассмотрение этого вопроса следует включить в программу работы ИКАО; несколько делегаций обратили внимание на проводимую Европейским союзом (ЕС) работу по PNR, отраженную в документе WP/530, и одна делегация обратила внимание на документ WP/509, в котором представлены мнения по вопросам SARPS Приложения 9, касающихся "несопровождаемых несовершеннолетних детей".

Оказание содействия жертвам авиационных происшествий и их семьям

14.15 В рабочем документе WP/127 Испания от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств-членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛЯ указала на желательность повышения уровня реализации планов по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и достижения прогресса в согласовании практики государств в этом вопросе.

14.16 В рабочем документе WP/297 Международная федерация членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) отметила, что с момента, когда ИКАО начала выпускать инструктивный материал по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, процесс оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям не находит отражения в данных, получаемых в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).

14.17 Одобряя предложения, внесенные в документах WP/127 и WP/297, преобладающее большинство членов Комитета согласилось с тем, что а) следует напомнить государствам о резолюции А39-27 Ассамблеи и настоятельно призвать их принять надлежащие меры для скорейшего выполнения положений об оказании помощи пострадавшим Приложения 9 ИКАО "Упрощение формальностей", а также надлежащим образом учитывать документы Дос 9998 и Дос 9973 при выполнении таких положений; б) настоятельно призвать государства при принятии таких мер включать надлежащую и специализированную психосоциальную подготовку для эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, а также для всех, кто занимается оказанием помощи пострадавшим и их семьям; в) просить Совет рассмотреть возможность повышения статуса Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до Международного стандарта, а также рассмотреть вопрос о добавлении в Приложение 9 новой Рекомендуемой практики, предусматривающей разработку эксплуатантами воздушных судов и аэропортов соответствующих планов по оказанию своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Чтобы подчеркнуть важность повышения статуса Рекомендуемой практики 8.46 одна делегация упомянула параллельное мероприятие, проведенное в ходе 13-й Аэронавигационной конференции, которое показало высокую степень консенсуса среди государств в том, что ИКАО следует делать все, что способствует глобальному внедрению данного положения, а другая делегация отметила, что такой Международный стандарт усилит обязательства международного сообщества в отношении пострадавших. Что касается информационного документа WP/297, то после устного запроса со стороны ACVFFI Комитет также согласился с тем, что Совету следует объявить конкретный день года (например, 20 февраля) Международным днем пострадавших в авиационных происшествиях и их семей и представление этих планов ИКАО.

14.17.1 Поддержав документ WP/127, одна делегация заявила, что в пункте 4.1 б) ИКАО следует настоятельно призвать государства разрабатывать комплексные программы и не выделять

особо психологическую подготовку для того, чтобы снять принципиальную обеспокоенность жертв и их семей, а также что агентства и организации могут совместно работать по устранению такой обеспокоенности. Также было отмечено, что следует проводить начальную подготовку и переподготовку. Другая делегация отметила, что данный вопрос касается нескольких Приложений, и его следует обсудить в рамках отдельной группы. Поддержав это мнение, одна международная организация предложила Ассамблее принять к сведению существующий инструктивный материал МСА по данному вопросу, а также то, что аэропорты уже обязаны разрабатывать планы мероприятий на случай аварийной обстановки, которые включают положения, касающиеся оказания помощи пострадавшим.

Торговля людьми в контексте авиации

14.18 Соединенные Штаты Америки в рабочем документе WP/305 отметили, что авиационный персонал и пассажиры могут сыграть очень важную роль в пресечении и прекращении торговли людьми, если они будут уметь распознавать признаки торговли людьми и располагать информацией о том, как сообщать о случаях предполагаемой торговли людьми соответствующим полномочным органам. Соответственно, Ассамблее было предложено поддержать резолюцию, представленную в добавлении А к документу и подчеркивающую роль авиации в борьбе с торговлей людьми и поощряющую продолжение усилий ИКАО по оказанию государствам помощи в реализации их инициатив по борьбе с торговлей людьми.

14.19 Комитет согласился представить следующую резолюция пленарному заседанию для принятия:

Резолюция 14/2. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми

Ассамблея,

принимая во внимание, что в Протоколе о предупреждении и пресечении торговли людьми, особенно женщинами и детьми, и наказании за нее, дополняющем Конвенцию Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности, принятом в ноябре 2000 г. Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций и вступившем в силу 28 января 2004 г., предусмотрен международный механизм и что этот Протокол ратифицирован большинством стран,

принимая во внимание, что в совместно подготовленном ИКАО и Управлением Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по правам человека циркуляре 352 "Инструктивные указания по подготовке кабинного экипажа в области выявления торговли людьми и реагирования на нее", опубликованном в мае 2018 г., подчеркивается важная роль международной авиации в борьбе с торговлей людьми,

принимая во внимание, что обучение сотрудников, работа которых связана с пассажирами, а также другого авиационного персонала способам выявления предполагаемых случаев торговли людьми и реагирования на них может содействовать пресечению таких преступлений,

принимая во внимание, что Рекомендуемая практика 8.47 в Приложении 9 "Упрощение формальностей" побуждает Договаривающиеся государства принять меры с тем, чтобы обеспечить внедрение процедур по противодействию торговле людьми, включая наличие четких систем оповещения и связи аэропортов и эксплуатантов воздушных судов с уполномоченными сотрудниками соответствующих компетентных органов,

принимая во внимание, что Рекомендуемая практика 8.48 в Приложении 9 побуждает Договаривающиеся государства принять меры с тем, чтобы обеспечить ознакомительное обучение персонала аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, находящегося в непосредственном контакте с пассажирами, по вопросам торговли людьми,

принимая во внимание, что проведение информационных кампаний среди авиационного персонала и пассажиров может способствовать повышению уровня распознавания предполагаемых случаев торговли людьми и оповещению о них,

принимая во внимание, что ИКАО должна содействовать разработке четких инструктивных указаний относительно торговли людьми, подлежащих исполнению каждым государством, включая типовые отчетные протоколы и правоохранительные меры реагирования, ориентированные на защиту жертв и учитывающие их посттравматическое состояние,

1. *настоятельно призывает* государства-члены уделить внимание принятию и оперативной реализации Рекомендуемой практики 8.47 и Рекомендуемой практики 8.48 Приложения 9;

2. *призывает* государства-члены должным образом учитывать положения циркуляра 352 *"Инструктивные указания по подготовке кабинного экипажа в области выявления торговли людьми и реагирования на нее"* при осуществлении соответствующих положений Приложения 9;

3. *порукает* Совету обеспечивать актуальность инструктивного материала, относящегося к проблеме борьбы с торговлей людьми, и отражение в нем потребностей государств-членов.

14.20 В рабочем документе WP/134 МСА и ИАТА, представляя доклад о своей работе в поддержку своих членов, с тем чтобы они могли оказывать помощь в борьбе с торговлей людьми, отметили, что для того, чтобы подозрения о торговле людьми доводились до сведения компетентных органов, так чтобы у них было достаточно времени отреагировать, государствам надлежит обеспечить наличие четких систем информирования и сообщить операторам аэропортов и эксплуатантам воздушных судов данные о контактных лицах в компетентных органах. Одна делегация упомянула великолепную работу МСА и ИАТА по включению информационно-просветительских мероприятий по подготовке персонала в программы оперативной подготовки.

14.21 Принимая к сведению работу, проведенную этими организациями по вопросу о торговле людьми, Комитет одобрил предложение настоятельно призвать государства как можно скорее внедрить Рекомендуемую практику 8.47 Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*.

Лица с ограниченными возможностями/доступность авиационных услуг

14.22 В документе WP/389 Доминиканская республика представив доклад о результатах, достигнутых Доминиканской Республикой в деле реализации постоянной политики ИКАО в области упрощения формальностей на воздушном транспорте, а также положений, связанных с упрощением формальностей и касающихся, в частности, доступности и единообразного проектирования различных аэровокзалов, предложила Ассамблее призвать ИКАО принять во внимание рекомендации документа Дос 9984 *"Руководство по обеспечению доступности"*.

воздушного транспорта для инвалидов" и раздела Н главы 8 Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и преобразовать их в Стандарты.

14.23 Доминиканская Республика также представила документ WP/471, содержащий информацию о некоторых инициативах, предпринятых государством в отношении обеспечения доступности и универсального проектирования во исполнение резолюции A39-20 и сопутствующего соблюдения положений документа Doc 9984, а также предложила Ассамблее: а) настоятельно рекомендовать ИКАО провести исследование и собрать исходную информацию для использования государствами при анализе целесообразности обновления документа Doc 9984; и б) настоятельно рекомендовать ИКАО включить часть документа Doc 9984 в Приложение 9 в качестве Стандартов или Рекомендуемой практики.

14.24 При рассмотрении документов WP/389 и 471 Комитет согласился с тем, что Совету следует поручить рассмотреть вопрос о целесообразности проведения исследования по обновлению документа Doc 9984. Что касается рекомендации о включении элементов документа в Приложение 9 *"Упрощения формальностей"* в качестве Стандартов или Рекомендуемой практики, то Комитет считал преждевременным определять потребность в каких-либо дополнительных SARPS, и только после изучения каждого конкретного случая и обсуждения вопроса между экспертами следует вносить предложение о преобразовании соответствующих положений Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 9, в Стандарты.

14.25 Канада от имени Австралии, МСА и ИАТА отметила в документе WP/284, что прогресс в области медицины и новые ассистивные и другие технологии создают все более широкие возможности для поездок людей с ограниченными возможностями, в том числе и воздушным транспортом, и что отсутствие препятствий для использования воздушного транспорта играет важную роль в обеспечении инвалидам условий для независимой и достойной жизни. В целях сокращения количества барьеров для таких поездок Ассамблее было предложено: а) признать важность повышения уровня осведомленности и продолжения сотрудничества в целях повышения доступности авиационных услуг; и б) рекомендовать государствам-членам предоставлять ИКАО информацию для поддержки процесса разработки сборника правил нормативных актов и политики, касающихся доступности авиационных услуг.

14.26 Комитет, признавая важность повышения уровня осведомленности и продолжения сотрудничества в целях повышения доступности авиационных услуг, одобрил предложение о том, что следует рекомендовать государствам-членам предоставлять информацию в ИКАО для поддержки процесса разработки сборника правил, нормативных актов и политики, касающихся доступности авиационных услуг.

14.27 Бразилия от имени группы государств – членов ЛАКГА поделилась в документе WP/322 информацией о разработанном Бразилией Руководстве по стандартным процедурам помощи пассажирам с ограниченными возможностями или ограниченной подвижностью (SPM-PDRM), основанном на опыте работы основных бразильских аэропортов в период проведения параолимпийских игр Рио-2016.

14.28 Комитет, приняв к сведению информацию, представленную Бразилией о ее опыте реализации на основании документа Doc 9984 мер доступности, согласился с предложениями о том, что: а) следует призвать государства-члены представлять Группе экспертов FAL свои процедуры, касающиеся доступности, для последующей публикации; и б) следует просить Совет расширять, по мере возможности, обмен опытом и передовой практикой применения документа Doc 9984.

14.29 В документе WP/346 ИАТА сообщила о том, что авиационная отрасль переживает неуклонное увеличение числа национальных/региональных стратегий, касающихся инвалидов, которые либо не согласованы, либо напрямую конфликтуют друг с другом, несмотря на положения Приложения 9 по данному вопросу и на то, что ИАТА разработала комплекс ключевых принципов (приведенные в добавлении А к документу), которые поддерживают процесс единообразного применения законодательства и политики, касающихся инвалидов.

14.30 При рассмотрении документа WP/346 Комитет, признавая что единообразный подход к вопросу о доступности авиации является положительным фактором, способствующим достижению целей устойчивого развития (ЦУР) ООН, согласился с тем, что по мере возможности государствам-членам следует предлагать учитывать ключевые принципы ИАТА, касающиеся пассажиров с ограниченными возможностями, при подготовке и внедрении нормативных положений в этой области. Комитет поддержал глобальные цели, указанные в документе WP/346.

14.31 Завершая свою работу по данному пункту повестки дня Комитет рассмотрел предлагаемые предложения о пересмотре *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей*, выдвинутые в документе WP/61 и представляющие собой пересмотренный вариант проекта резолюции для принятия Ассамблеей (резолюция 14/2).

14.32 Рассмотрев пересмотренный вариант проекта резолюции и внеся изменения в добавление D, Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять следующую резолюцию, которая должна будет заменить резолюцию A39-20:

Резолюция 14/3. 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,

принимая во внимание, что в резолюциях Совета Безопасности Организации Объединенных Наций подчеркивается сохраняющееся важное значение работы ИКАО по вопросам организации пограничного контроля и защиты проездных документов в целях борьбы с терроризмом,

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 40-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 А39-20: 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 правил иммиграционных и других органов пограничного контроля,

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

принимая во внимание, что обеспечение доступности воздушного транспорта для всех пассажиров является ключевым вкладом в достижение целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР),

принимая во внимание, что машиночитываемые проездные документы укрепляют процесс организации пограничного контроля и повышают уровень авиационной безопасности за счет улучшения целостности документов, удостоверяющих личность пассажиров и членов экипажа,

принимая во внимание, что 38-я сессия Ассамблеи ИКАО в 2013 году постановила, что государствам-членам следует рекомендовать использовать электронную систему представления информации о различиях (EFOD), разработанную для удовлетворения потребности в более

эффективном инструменте учета и анализа различий со Стандартами и Рекомендуемой практикой и для замены существующего механизма, основанного на бумажных документах,

учитывая компоненты Приложения 9 *Упрощение формальностей*, поддерживающие как цели организации пограничного контроля, так и цели обеспечения безопасности границ, проверка которых осуществляется в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ),

напоминая о коммюнике Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале в ноябре 2018 года, и о выводах и рекомендациях этой Конференции, касающихся организации пограничного контроля,

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 *Руководства по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов* (Дос 9984) при внедрении ими соответствующих положений Приложения 9;

3. *просит* Совет подготовить программу работы по обеспечению доступности воздушного транспорта для пассажиров с ограниченными возможностями в целях создания авиатранспортной системы, учитывающей потребности пассажиров с ограниченными возможностями;

4. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и его соответствие современным требованиям государств-членов а также их обязательствам, связанным с резолюциями Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, в отношении организации пограничного контроля и защиты проездных документов, в дополнение к требованиям государств-членов, связанным с осуществлением мер обработки груза и оформления пассажиров; и технологическими достижениями, касающимися такого осуществления мер; упрощением формальностей при перевозке грузов; урегулированием проблем в области охраны здоровья и реагированием на них и другие события, нарушающие деятельность авиации; и перевозками несовершеннолетних лиц без сопровождающих;

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

6. *просит* Совет обеспечить соответствие и взаимодополняемость положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, касающихся организации пограничного контроля, и Приложения 17 *"Безопасность"*;

7. *настоятельно призывает* государства-члены уделять должное внимание существующему инструктивному материалу и передовой практике в области ориентирования и символов и знаков, в том числе документу *"Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах"* (Дос 9636), в той мере, в какой они остаются применимыми;

8. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить, чтобы всем ведомствам и учреждениям, участвующим во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, включая ведомства гражданской авиации, полномочные органы иммиграционного, таможенного контроля, здравоохранения, карантинного контроля, выдачи

проездных документов, управления воздушным движением, правоохранительные органы, почтовые ведомства, пограничную полицию и органы в сфере международных отношений, был предоставлен соответствующий доступ к системе представления информации о различиях (EFOD) в целях заполнения в полном объеме контрольного перечня соблюдения положений Приложения 9;

9. *вновь подтверждает*, что ИКАО и государства-члены должны и впредь уделять программам упрощения формальностей самое пристальное внимание и выделять необходимые ресурсы;

10. *настоятельно призывает* все государства-члены продолжать оказывать финансовую поддержку деятельности Организации в области упрощения формальностей посредством добровольных взносов в форме людских и финансовых ресурсов, помимо предусмотренных бюджетом регулярной программы;

11. *признавая* ведущую роль ИКАО в деятельности в области упрощения формальностей, просит Совет и Генерального секретаря обеспечить долгосрочную стабильность программ упрощения формальностей Организации путем принятия мер по включению соответствующих финансовых потребностей в бюджет Регулярной программы в кратчайшие возможные сроки и в практически возможной степени.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Деятельность на национальном и международном уровнях по обеспечению целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля и повышению авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что государства-члены признают важность организации процесса идентификации пассажиров и организации пограничного контроля для стратегической цели ИКАО по обеспечению авиационной безопасности и упрощению 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, определенным в документе Doc 9303 "*Машиносчитываемые проездные документы*";
- 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;
- e) 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 пассажиров,

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 Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в резолюциях 1373 (2001), 2178 (2014) и 2396 (2017) 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, 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),

принимая во внимание, что паспорт является основным официальным проездным документом, удостоверяющим личность и гражданство человека и предназначенным для информирования государство 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 своевременное представление точных сведений об украденных, утерянных или отозванных проездных документах, выданных каждым государством-членом, в базу данных об украденных или утерянных проездных документах (SLTD) Международной организации уголовной полиции (ИНТЕРПОЛ) является требованием Стандарта Приложения 9 "Упрощение формальностей",

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 обманным 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 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 машиносчитываемых паспортов (МСП) с биометрическими характеристиками, также известных как (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 процессов идентификации пассажиров и организации пограничного контроля,

принимая во внимание, что сотрудничество по вопросам, связанным с торговлей людьми, между государствами-членами и различными национальными, региональными, международными и

иными участниками, заинтересованных этими вопросами, улучшает процедуры борьбы с торговлей людьми,

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

2. *настоятельно призывает* государства-члены внедрять более жесткие процедуры и средства для обеспечения целостности и защищенности документов, удостоверяющих личность, путем, в частности, применения принципов идентификации личности, таких как удостоверение в том, что личность существует и находится в живых, посредством проверки по двум различным источникам данных, и что заявитель соответствует указанной личности и однозначно идентифицируется в системе посредством обеспечения уверенности в отношении "социального следа" заявителя, свидетельствующего о том, как лицо взаимодействует с субъектами общества в течение жизненного цикла, и посредством проверки по данным регистрации в государственных органах или путем сопоставления данных регистрации с одной или несколькими биометрическими характеристиками;

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 постоянно обновлять дорожную карту реализации стратегии 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 Doc 9303;

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

9. *настоятельно призывает* государства-члены при выдаче проездных документов беженцам и лицам без гражданства ("проездные документы, предусмотренные Конвенцией (СТД)") обеспечивать соответствие этих СТД техническим требованиям 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 Дос 9303 "*Машиночитываемые проездные документы*", с учетом технологических достижений;

13. *настоятельно призывает* государства-члены укреплять свои процессы организации пограничного контроля, как того требуют соответствующие резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, путем внедрения соответствующих Стандартов Приложения 9 "*Упрощение формальностей*";

14. *призывает* государства-члены внедрять технические решения, направленные на повышение уровня авиационной безопасности и упрощение формальностей при прохождении пограничного контроля, совершенствуя при этом процедуры оформления, такие как совместное использование автоматизированных систем пограничного контроля (АСПК) на выходах и Директории открытых ключей ИКАО при проверке электронных паспортов;

15. *просит* Генерального секретаря продолжать изучать технические решения, направленные на повышение уровня авиационной безопасности и упрощение формальностей при прохождении пограничного контроля, совершенствуя при этом процедуры оформления;

16. *просит* Совет продолжать работу по повышению уровня целостности процесса идентификации пассажиров и организации пограничного контроля, а также повышению безопасности и разработке инструктивного материала для содействия государствам-членам в достижении этих целей;

17. *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;

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

19. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые еще не делают этого, оперативно представлять точные сведения об украденных, утерянных и отозванных проездных документах, выданных соответствующим государством, в ИНТЕРПОЛ для их включения в его базу данных об украденных и утерянных проездных документах (SLTD);

20. *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);

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

22. *настоятельно призывает* государства-члены создавать эффективную систему обмена информацией и сотрудничества с участием всех заинтересованных сторон для предотвращения торговли людьми; а также

23. *просит* Генерального секретаря обеспечить разработку соответствующего инструктивного материала о процедурах, которые необходимо внедрять для борьбы с торговлей людьми, чтобы оказать государствам-членам поддержку в выполнении ими положений Приложения 9 "Упрощение формальностей", касающихся торговли людьми.

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 в области воздушного транспорта является доказавшим свою эффективность средством обеспечения необходимых улучшений,

принимая во внимание, что сотрудничество в области упрощения формальностей между государствами-членами и различными национальными, региональными 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, и с учетом растущих потребностей органов пограничного контроля в обмене данными о пассажирах;

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 в области воздушного транспорта и проводить политику сотрудничества на региональной основе между соседними государствами;

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

3. *настоятельно призывает* государства-члены принимать все необходимые меры – через национальные программы и комитеты по упрощению формальностей в области воздушного транспорта 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;
- c) обеспечивать осуществление соответствующей координации для эффективной реализации стратегии TRIP ИКАО.

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. *просит* Совет рассмотреть возможность повышения статуса Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до международного Стандарта, а также рассмотреть вопрос о добавлении в Приложение 9 новой Рекомендуемой практики, предусматривающей разработку эксплуатантами воздушных судов и аэропортов соответствующих планов по оказанию

своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, а также представление информации о них в ИКАО;

10. *настоятельно призывает* государства-члены 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;

11. *настоятельно призывает* государства-члены наладить диалог и сотрудничество между национальными, региональными и международными органами пограничного контроля и безопасности в отношении их обязательств, связанных с Приложением 9 "Упрощение формальностей" и соответствующими резолюциями Совета Безопасности Организации Объединенных Наций;

12. *просит* Генерального секретаря обеспечить, чтобы ИКАО продолжала свою работу по вопросам организации пограничного контроля и обеспечения защиты проездных документов в целях борьбы с терроризмом, и укреплять сотрудничество и взаимодействие ИКАО с соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций (ООН), например, с Контртеррористическим управлением ООН (UNOCT) и Управлением ООН по наркотикам и преступности (UNODC).

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 резолюции 2396 (2017), приветствуя решение ИКАО о введении стандарта в рамках Приложения 9 "Упрощение формальностей", касающегося использования ее государствами-членами систем предварительной информации о пассажирах (API), и признавая, что многие государства – члены ИКАО еще не внедрили этот стандарт, постановил в п. 11, что в соответствии с п. 9 резолюции 2178 (2014) и Стандартом ИКАО ее государства-члены должны, помимо прочего, создать системы API и должны требовать, чтобы авиакомпании, действующие на их территории, предоставляли API соответствующим национальным органам,

принимая во внимание, что Совет Безопасности ООН в п. 12 резолюции 2396 постановил, что государства-члены должны развивать потенциал для сбора, обработки и анализа, в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, данных PNR и обеспечивать, чтобы данные PNR использовались всеми их компетентными национальными органами и доводились до их сведения, при полном уважении прав человека и основных свобод, в целях предотвращения, выявления и расследования правонарушений террористического характера и поездок, связанных с террористической деятельностью, призвал далее государства-члены, ООН и другие международные, региональные и субрегиональные организации предоставлять государствам-членам техническую помощь, ресурсы и поддержку в наращивании потенциала для реализации таких возможностей и рекомендовал государствам-членам обмениваться, сообразно обстоятельствам, данными PNR с соответствующими или заинтересованными государствами-

членами в целях выявления иностранных боевиков-террористов, возвращающихся в страны своего происхождения или гражданства либо совершающих поездки или перемещающихся в третьи страны, прежде всего всех лиц, включенных в перечень Комитетом, учрежденным резолюциями 1267 (1999), 1989 (2011) и 2253 (2015), а также настоятельно призвал ИКАО разработать совместно со своими государствами-членами стандарт для сбора, использования, обработки и защиты данных PNR,

принимая во внимание, что Совет безопасности ООН в резолюции 2482 (2019) призвал государства-члены выполнять обязательства по сбору и анализу API, а также развивать, во исполнение Стандартов и Рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации (ИКАО), способность к сбору, обработке и анализу данных PNR и обеспечивать, чтобы компетентные национальные органы, в полной мере, уважая права человека и основные свободы, использовали такие данные и обменивались ими, что будет помогать сотрудникам служб безопасности прослеживать связи между лицами, замешанными в организованной преступной деятельности, пресекать поездки террористической направленности и преследовать за терроризм и организованную преступную деятельность, будь то внутри- или транснациональную, в том числе путем использования программ по наращиванию потенциала;

принимая во внимание, что данные API и PNR в соответствии со стратегией TRIP ИКАО также могут использоваться в целях обеспечения авиационной безопасности как важный элемент в структуре системы международной гражданской авиации для выявления террористов и предотвращения актов незаконного вмешательства задолго до процесса посадки на борт воздушного судна,

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 аэропортах;

2. *настоятельно призывает* государства-члены при использовании систем электронного обмена данными о пассажирах 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 при полном уважении прав человека;

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,

4. *просит* государства-члены, которые еще не сделали этого, создать возможности для сбора, обработки и анализа данных PNR и обеспечивать, чтобы данные PNR использовались их компетентными национальными органами и доводились до их сведения при полном уважении прав человека и основных свобод в целях предотвращения, выявления и расследования правонарушений террористического характера и поездок, связанных с террористической деятельностью.

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация

15.1 На своем 5-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел тему охраны окружающей среды на основе подготовленных Советом докладов о ходе выполнения Организацией мероприятий, касающихся общих вопросов, авиационного шума и качества местного воздуха (WP/54 и WP/57). Исходя из указанных докладов о ходе работы, Исполнительный комитет рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции А39-1 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (WP/57). Кроме того, государства и наблюдатели представили 15 документов: WPs 81, 103, 104, 140, 175, 225, 226, 260, 261, 354, 372, 374, 409, 412 и 474.

15.2 По поручению 39-й сессии Ассамблеи Совет представил документ WP/54, в котором содержится информация о последней, обновленной согласно определенным ИКАО глобальным тенденциям, оценке нынешнего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей. В период с 2015 по 2045 годы ожидается, что несмотря на прогнозируемое увеличение в 3,3 раза объема международных воздушных перевозок, потребление топлива за тот же период возрастет только в 2,2–3,1 раза. В ряде прошедших оценку сценариев отмечается, что к 2025 году до 2,6 % предлагаемого расходуемого топлива может потенциально приходиться на долю устойчиво производимого авиационного топлива и что к 2050 году физически станет возможным удовлетворить на 100 % спрос на топливо для международной реактивной авиации за счет устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), что будет представлять собой сокращение эмиссии примерно на 63 %. Однако такой уровень производства топлива может быть достигнут только за счет сверхкрупных капиталовложений в инфраструктуру производства SAF и при наличии реальной политической основы. Тенденции в области авиационного шума и эмиссии, влияющие на качество местного воздуха, показывают, что воздействие авиации на окружающую среду, как ожидается, в будущем продолжит увеличиваться, но меньшими по сравнению с ростом объема перевозок темпами. Начиная примерно с 2030 года воздействие авиационного шума, вероятно, не будет расти в соответствии с ростом объема воздушных перевозок. Потребуется ряд решительных мер со стороны государств-членов для реализации такого сценария в области авиационного шума.

15.3 Комитет признал, что важно иметь единую надежную информационную основу для обоснованного обсуждения и принятия решений. Комитет рекомендовал одобрить экологические тенденции в качестве основы для принятия решений по экологическим проблемам и представить на следующей Ассамблее обновленную информацию по этому вопросу. Два государства предложили повысить прозрачность в отношении технической работы, лежащей в основе разработки глобальных экологических тенденций ИКАО.

15.4 Совет представил доклад (WP/57) о результатах работы ИКАО после 39-й сессии Ассамблеи по вопросам, касающимся гражданской авиации и окружающей среды. В документе шла речь о новом Стандарте на массовую и численную эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) для авиационных двигателей, содержащемся в томе II *"Эмиссия авиационных двигателей"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*, и содержалась информация о результатах комплексного обзора технологий воздушных судов и двигателей, проведенного независимыми экспертами, а также о последних результатах работы ИКАО в области авиационного шума. Говоря об эксплуатационных усовершенствованиях, в документе освещались работа, касающаяся сборника электронных документов *"Комплект материалов для создания экологичных аэропортов"*; анализ результатов снижения расхода топлива и эмиссии CO₂ за счет внедрения к 2025 году модулей блока 0 и блока 1 блочной модернизации авиационной системы (ASBU); и аспекты участия

общественности в процессе внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN). Также была представлена информация о сотрудничестве ИКАО с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН), Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК), Группой по рациональному природопользованию (ГРП) и инициативой "Устойчивая мобильность для всех" (SUM4ALL) ООН.

15.5 Комитет признал значительный прогресс, достигнутый ИКАО в течение этого трехлетнего периода в решении проблемы воздействия шума и эмиссии. Он также признал важность того, чтобы ИКАО внимательно следила за инновационными технологиями в области охраны окружающей среды и другими видами деятельности, которые могут оказывать воздействия на окружающую среду, включая новые источники энергии для авиации, оценку их воздействия на шум и эмиссию, а также поддержку и разработку соответствующих экологических Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS) и инструктивных материалов, когда это необходимо. По предложению одного из государств Комитет согласился внести редакционную поправку в текст резолюции А39-1 Ассамблеи, с тем чтобы отразить название документа ИКАО Doc 10127, которое гласит: *Independent Expert Integrated Technology Goals Assessment and Review for Engines and Aircraft*.

15.6 В документе WP/57 Совет также представил предложение о пересмотре резолюции А39-1 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха"* в свете событий, имевших место после 39-й сессии Ассамблеи. Предложения о пересмотре, представленные ниже в п. 15.26, в основном вызваны результатами деятельности Секретариата и Комитета САЕР.

15.7 Документ WP/103, представленный Швейцарией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств – членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), признавая значение технологических инноваций, полагает важным обеспечить, чтобы разработка гражданских сверхзвуковых самолетов не подрывала значительные усилия, которые предпринимались на протяжении многих лет с целью уменьшить воздействие авиации на окружающую среду, и не оказывала неблагоприятного или непропорционального воздействия на безопасность полетов, пропускную способность и эксплуатацию. В документе предлагалось проанализировать Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО, с тем чтобы обеспечить в них учет проблем и последствий, которые могут возникать в связи с введением в эксплуатацию новых сверхзвуковых самолетов, и рассмотреть, где целесообразно, соответствующие действия по их урегулированию. В документе также предлагалось обеспечить, чтобы в результате эксплуатации сверхзвуковых гражданских самолетов как на сверхзвуковой, так и на дозвуковой скорости не создавалось неприемлемых для населения ситуаций.

15.8 Документе WP/104, представленный Польшей от имени Европейского союза и его государств – членов, а также других государств – членов ЕКГА подчеркивает, что усовершенствования в области экологической эффективности авиации имеют решающее значение для достижения экологических целей ИКАО в отношении шума и качества воздуха, и, следовательно, для управления воздействием на окружающую среду вокруг аэропортов. В документе подчеркивалось, что сбалансированный подход ИКАО к управлению авиационным шумом необходимо реализовывать надлежащим образом, а каждый из четырех его основных элементов должен сохраняться в актуальном состоянии, с тем чтобы обеспечить его функционирование в качестве части общего подхода. В этой связи в документе предлагалось дальнейшее обновление добавления Е "Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом" резолюции А39-1 на основе главы 4 тома I "Авиационный шум" Приложения 16 "Охрана окружающей среды". Кроме того, в документе рекомендовалось разработать комплексный подход к управлению качеством воздуха вокруг аэропортов.

Поддерживая новый Стандарт на массовую и численную эмиссию нелетучих твердых частиц, позволяющий усилить контроль эмиссии в источнике, документ также подчеркивает важность внедрения систем рационального природопользования в аэропортах, чтобы обеспечивать процессы, необходимые для решения проблем, связанных с качеством воздуха.

15.9 В документе WP/226 Австралия и Новая Зеландия признали объем работы, проводимый ИКАО в отношении дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС), особенно в области обеспечения безопасности полетов, аэронавигации и авиационной безопасности. В документе выражалась обеспокоенность воздействием ДПАС на местное население, особенно в местах плотной застройки и жилых районах. В этой связи в документе содержался призыв к государствам обмениваться опытом в решении вопросов авиационного шума, связанного с полетами ДПАС.

15.10 В документе WP/412 Коста-Рика при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) изложила результаты работы латиноамериканских стран в соответствии с Приложением I6 и резолюцией A39-1 в области охраны окружающей среды в части, касающейся шума и качества местного воздуха. В документе сообщалось о том, что государства – члены ЛАКГА активно продвигают инициативы в области улучшения экологических показателей посредством действий по снижению авиационного шума и повышению качества местного воздуха, снижению эмиссии парниковых газов и, в частности, планированию аэропортовых объектов, что привело к разработке аэронавигационных правил и проведению масштабных мероприятий, принесших положительные результаты.

15.11 В документе WP/140 Катар предложил учредить региональные группы планирования и осуществления проектов по охране окружающей среды от воздействия авиации (АЕРPIRG), которые создадут платформу для регионального сотрудничества в деле решения текущих и будущих задач в области охраны окружающей среды от воздействия авиации. В документе отмечается, что это обеспечит последовательную разработку и реализацию программ по охране окружающей среды от воздействия авиации, а также наличие соответствующей международной и региональной документации, согласованной в рамках региональной деятельности в соответствии с SARPS ИКАО.

5.12 В документе WP/261 Соединенные Штаты Америки выразили свою приверженность идеям продолжения разработки сверхзвуковых воздушных судов как составной части более широких усилий по поддержке инноваций в области транспорта. В документе также признается работа Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) по выработке сертификационных стандартов по авиационному шуму при взлете и посадке для сверхзвуковых воздушных судов и подчеркивается важность дальнейшего прогресса в этой области. Политика и правила, касающиеся авиационного шума и эмиссии двигателей сверхзвуковых воздушных судов, пересматриваются, и в документе предлагается продолжить техническое обсуждение в рамках САЕР в целях выработки SARPS, касающихся авиационного шума при взлете и посадке, для того чтобы дать возможность промышленности приступить к разработке сверхзвукового воздушного судна. Подчеркивается важность реализации процесса, основанного на данных, для выработки SARPS по шуму для сверхзвуковых воздушных судов.

15.13 В документе WP/374 Российская Федерация принимает к сведению работу ИКАО по своевременной разработке Международных стандартов для всех типов воздушных судов гражданской авиации, в частности для сверхзвукового воздушного транспорта (SST), и заявляет о том, что несколько компаний уже значительно продвинулись в разработке сверхзвуковых самолетов. С учетом необходимости тесного и эффективного сотрудничества между группами экспертов САЕР и АНК Совету было предложено рассмотреть возможность придать приоритетный

характер работе по разработке SARPS ИКАО для SST. В документе подчеркивается, что Российская Федерация активно участвует в комплексных исследованиях перспективных SST и силовых установок и предоставит ресурсы, если это необходимо, для оказания поддержки этой деятельности в ИКАО.

15.14 В документе WP/260 Международный совет аэропортов (МСА) и Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО) представили свои мнения относительно управления шумом в аэропортах, в том числе соображения об актуальности рассмотрения неакустических факторов для определения стратегии управления шумом и разработки соответствующих положений политики, касающихся уровней шума и раздражающего воздействия авиационного шума. В документе также предлагается обеспечить участие населения в качестве сквозного элемента сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом.

15.15 В документе WP/175 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) высказывает свое мнение о необходимости согласованного и единообразного подхода к выработке глобальных стандартов и политики с тем, чтобы обеспечить решение проблемы воздействия авиации на окружающую среду. В документе подчеркивается необходимость для ИКАО продолжать обеспечивать целостность и независимость технических процессов и критериев, которые могут служить контекстом для политических решений ИКАО, и предлагается Ассамблее вновь заявить о своей поддержке сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом. В документе ИАТА выражает озабоченность по поводу распространения экологических налогов, которые не позволяют эффективно решать проблему воздействия авиации на окружающую среду.

15.16 В документе WP/225 МСА признает прогресс, достигнутый ИКАО, и приветствует проведение Комитетом САЕР предварительного исследования по сверхзвуковым воздушным судам в целях информирования о потенциальном воздействии шума и эмиссии. В документе МСА также высказывает свое мнение относительно характеристик по шуму новых гражданских сверхзвуковых воздушных судов, выходящих на рынок, и соответствия их действующим и будущим SARPS по шуму и эмиссии, эквивалентным дозвуковым. Кроме того, в документе рассматриваются вопросы звукового удара и воздействия полетов сверхзвуковых воздушных судов на население и их интеграция в воздушное движение.

15.17 Комитет признал наличие пяти рабочих документов, представленных в информационных целях. Они не были представлены заседанию, но вкратце изложены ниже.

15.18 В документе WP/81 Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА) представила результаты своей работы по улучшению ситуации в области охраны окружающей среды в виде установления руководящих принципов под названием "Экологический документ". Рамки этого документа определены Целями устойчивого развития (ЦУР) Организации Объединенных Наций, в особенности принципами управления природоохранной деятельностью, энергетики, водопользования, комплексной утилизации отходов и управления материальными ресурсами.

15.19 В документе WP/372 Индия изложила свои обязательства по всеобъемлющему и устойчивому развитию авиационного сектора Индии, цели и мероприятия по выработке национальной политики в области экологической авиации, видение, задачи, стратегические цели и основные элементы политики. В документе подчеркивается, что цель политики заключается в минимизации последствий развития авиации на окружающую среду и обеспечении устойчивого развития авиационного сектора Индии в рамках комплексного подхода к решению текущих и вероятных будущих вопросов охраны окружающей среды.

15.20 В документе WP/409 Южная Африка представила доклад о своей деятельности в области охраны окружающей среды в поддержку работы ИКАО, такой как вклад в работу САЕР и проведение в декабре 2019 года в Южной Африке совещания Руководящей группы САЕР, а также вклад в деятельность ИКАО по наращиванию потенциала в целях реализации системы компенсации сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) (см. пункт 17 повестки дня).

15.21 В документе WP/474 Чили признала важность применения чистых, возобновляемых и устойчивых источников энергии в инфраструктуре аэропортов для соответствия углеродно-нейтральным стандартам. Чили призывает другие государства разрабатывать и внедрять существующие технологии по устойчивому преобразованию инфраструктуры аэропортов в целях уменьшения уровня загрязнения местной окружающей среды.

15.22 В документе WP/354 МСА представил исходную информацию о аэропортах и мнение МСА по вопросам охраны окружающей среды, включая качество местного воздуха, шум, устойчивость, а также подчеркнул поддержку со стороны МСА деятельности ИКАО в области охраны окружающей среды в рамках САЕР и других мероприятий.

15.23 Что касается работы ИКАО по разработке стандартов на сверхзвуковые воздушные суда, то Комитет рекомендовал Ассамблее предложить Совету поручить САЕР продолжить его текущую работу по сверхзвуковым самолетам, уделив первоочередное внимание подготовке исследования по этому вопросу. Одно государство сделало предложение о том, чтобы в рамках исследования САЕР рассмотрел вопрос о сверхзвуковых полетах в густонаселенных районах. Комитет также отметил расхождения во мнениях относительно подхода к установлению стандартов и связи между существующими дозвуковыми стандартами и основой для разработки новых сверхзвуковых стандартов, а также вопрос о приемлемости для общественности и необходимости учета аспектов безопасности полетов, аэронавигации и других аспектов.

15.24 Что касается "сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом", то Комитет отметил расхождения во мнениях относительно необходимости возможного обновления "местных эксплуатационных ограничений, связанных с шумом", определенных в добавлении Е к резолюции А39-1, в свете цели Стандартов по шуму, содержащихся в томе I Приложения 16. Комитет отметил, что изучение неакустических факторов уже включено в программу работы САЕР на следующий трехлетний период, которая уже утверждена Советом. Было также отмечено, что предложения, касающиеся привлечения населения, должным образом рассматриваются в документе WP/57 в рамках предложенного Советом обновленного варианта добавления С к резолюции А39-1.

15.25 Что касается вопросов шума, связанных с эксплуатацией ДПАС, то Комитет рекомендовал Ассамблее просить Совет поручить САЕР проработать эти вопросы, предложив государствам поделиться своим опытом решения проблем авиационного шума, связанных с полетами ДПАС, и обобщить этот опыт в качестве потенциального инструктивного материала по передовой практике для государств.

15.26 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 15/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А39-1 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 А39-1 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

учитывая необходимость отразить события, происшедшие после 39-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией А40-18 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией А40-19 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 40-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 А40-18 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией А40-19 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" заменяют резолюции А39-1, А39-2 и А39-3.

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, участия населения 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 14 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 топливно-эффективными и на 75 % менее шумными по сравнению с воздушными судами 1960-х годов,

признавая, что новые инновационные технологии и источники энергии для авиации развиваются быстрыми темпами и что потребуются значительные усилия со стороны ИКАО, чтобы обеспечивать своевременную экологическую сертификацию таких новых технологий в установленном порядке,

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 приемах 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 видов авиационного топлива, результаты которых позволят осуществлять международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями как для качества местного воздуха, так и ДЛЯ глобального климата,

отмечая важность обновления информации о существующем и будущем влиянии авиационного шума и авиационной эмиссии, как это предусмотрено в подготовленных ИКАО глобальных тенденциях в области окружающей среды, для поддержки принятия решений по вопросам окружающей среды,

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 – членом 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 внимательно следить за инновационными технологиями и новыми источниками энергии для авиации, чтобы готовиться к своевременной экологической сертификации таких технологий в установленном порядке;

5. *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;

6. *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;

7. *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;

8. *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;

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

10. *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;

11. *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 авиационных двигателей, и уведомил государства-члены об этом решении,

принимая во внимание, что Совет принял том III "Эмиссия CO₂ самолетов" Приложения 16, который включает Стандарты сертификации на эмиссию CO₂ самолетов, и уведомил государства-члены об этом решении,

признавая рекомендацию САЕР относительно нового Стандарта на массовую и численную эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ), который после его принятия войдет в том II Приложения 16,

признавая, что сертификационный Стандарт на эмиссию нЛТЧ и сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ представляют собой сравнение технических характеристик авиационных технологий и предназначены для использования соответственно в процессах сертификации по эмиссии нЛТЧ и сертификации по эмиссии CO₂, а не предназначены 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,

признавая работу САЕР по подготовке первого независимого экспертного комплексного обзора авиационных технологий и технологий авиационных двигателей и разработке среднесрочных (2027 г.) и долгосрочных (2037 г.) технических целей в отношении шума, потребления топлива и эмиссии,

признавая быстрое развитие новых инновационных технологий и источников энергии для авиации, в том числе гибридные и электрические воздушные суда,

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, начавшего применяться 31 декабря 2017 года или позже и подлежащего применению начиная

с 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, начавшего применяться 1 января 2018 года или позже;

4. *приветствует* принятие Советом в марте 2017 года нового Стандарта на CO₂ для самолетов, подлежащего применению начиная с 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* принятие Советом в марте 2017 года нового Стандарта на CO₂ для самолетов, подлежащего применению начиная с 1 января 2023 года или позже для находящихся в производстве самолетов с датой прекращения производства 1 января 2028 года;

6. *приветствует* принятие Советом в марте 2017 года первоначального Стандарта на массовую эмиссию нЛГЧ для всех турбовентиляторных и турбореактивных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН, первый серийный образец которых изготовлен 1 января 2020 года или позже, и дальнейшую разработку САЕР нового Стандарта на массовую и численную эмиссию нЛГЧ для всех турбовентиляторных и турбореактивных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН, в отношении которых датой начала применения будет 1 января 2023 года;

7. *настоятельно призывает* государства признать, что сертификационные Стандарты на эмиссию нЛГЧ и CO₂ не предназначены служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов;

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 внимательно отслеживать инновационные технологии и новые источники энергии для авиации, чтобы обеспечивать своевременную экологическую сертификацию таких технологий в установленном порядке;

10. *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;

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

12. *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;

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

14. *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 циркуляре 351 ИКАО "Привлечение населения к организации охраны окружающей среды от воздействия авиации" подчеркивается роль участия населения как важного компонента всеобъемлющей политики в сфере управления шумом,

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, если государства – члены ИКАО проведут масштабную работу для реализации этого сценария,

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 (Дос 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) своевременно и последовательно взаимодействовать с населением в соответствии с принципами, определенными в циркуляре 351 ИКАО;
- c) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;
- d) 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 Doc 9829 по сбалансированному подходу оставался актуальным и отвечал потребностям государств;
- c) обеспечивать, чтобы соответствующий инструктивный материал в отношении участия населения был доступен государствам и обновлялся;
- d) 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/фрагтования/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 которых положениям главы 3 тома I Приложения 16 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 рациональное природопользование" Руководства по проектированию аэропортов (Дос 9184),

признавая, что циркуляр 351 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,

признавая сборник электронных документов "Комплект материалов для создания экологичных аэропортов" полезным ресурсом для экологически обоснованной политики управления 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 Doc 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, в том числе путем сборника электронных документов "Комплект материалов для создания экологичных аэропортов".

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., а также признавая необходимость проведения исследования для

лучшего понимания воздействия шума в аэропортах, обусловленного введением в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов,

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 NOx 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 NOx 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,

признавая работу САЕР по подготовке первого независимого экспертного комплексного обзора авиационных технологий и технологий авиационных двигателей и разработке среднесрочных (2027 г.) и долгосрочных (2037 г.) технических целей в отношении шума, потребления топлива и эмиссии,

принимая во внимание, что на протяжении последних нескольких десятилетий объем многих выбрасываемых авиационными двигателями загрязняющих веществ, таких как сажа и несгоревшие

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, TЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

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

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

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 Doc 9082 "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание", 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 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 отслеживать прогресс в области научного и технического понимания воздействия летучих и нелетучих составляющих эмиссии ТЧ;

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

5. *просит* Совет продолжить свою деятельность по определению комплексных средне- и долгосрочных технических целей по снижению уровня потребления топлива, шума и эмиссии NOx и нлТЧ авиационных двигателей, а также эксплуатационных целей по снижению уровня потребления топлива;

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

7. *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;

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

9. *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;

10. *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;

11. *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.

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация

16.1 На своих 5, 6, 10, 11 и 12-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 WP/55 и WP/58). На основе этих докладов о ходе работы Исполнительный комитет рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции А39-2 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* (WP/58). Кроме того, государства и наблюдатели представили 21 рабочий документ: WP/80 Revision No. 1, 81, 102, 176, 194, 266, 269, 273, 274, 277, 323, 354, 411, 413, 510, 525, 526, 531, 560 Revision No. 1, 561 и 605.

16.2 Совет представил доклад (WP/55) о результатах работы ИКАО по комплексу мер по сокращению эмиссии CO₂, относящихся к авиационным технологиям и стандартам, эксплуатационным усовершенствованиям и устойчиво производимым видам топлива, а также обновленную информацию о планах действий государств и связанных с ними проектах ИКАО по оказанию помощи, осуществляемых в партнерстве с другими международными организациями.

16.3 К примеру, в документе WP/55 сообщается о принятии нового Стандарта на эмиссию CO₂ для самолетов в виде нового тома III *"Эмиссия CO₂ самолетов"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*. В нем также резюмируются основные выводы анализа потенциальных преимуществ сокращения CO₂, возникающих в результате внедрения модулей блока 0 и блока 1 стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU), и результаты первого глобального анализа эффективности горизонтального полета. Также в документе говорится об организации семинаров ИКАО по экологичным аэропортам для обмена информацией о передовой практике в области наземного обслуживания, мобильности в контролируемой и неконтролируемой зонах, возобновляемых источников энергии, взаимодействия с населением и представления отчетности. В документе упоминаются результаты Второй Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/2), в частности концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года, предполагающее замену значительной доли авиационного топлива устойчиво производимыми видами авиационного топлива к 2050 году, а также организация в 2019 году первого семинара ИКАО для подведения промежуточных итогов.

16.4 В документе WP/55 также представлена обновленная информация об инициативе ИКАО в отношении планов действий государств. ИКАО продолжала взаимодействовать с государствами-членами в целях содействия разработке и обновлению их планов действий, и на сегодняшний день 116 государств-членов добровольно представили в ИКАО свои планы действий. В этой связи в документе описаны различные мероприятия по наращиванию потенциала, включая организацию семи семинаров ИКАО и обновление *Инструктивного материала по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂* (Doc 9988). В документе также сообщается об успешном завершении двух проектов ИКАО по оказанию помощи, осуществлявшихся в партнерстве с Европейским союзом (ЕС) и с Программой развития Организации Объединенных Наций и Глобальным экологическим фондом (ПРООН – ГЭФ).

16.5 Комитет был проинформирован о продолжении сотрудничества ИКАО с другими международными организациями, занимающимися вопросами изменения климата, в том числе с Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН). В этой связи Комитет также отметил, что 23 сентября 2019 года был проведен Саммит ООН по мерам в области изменения климата с целью повышения масштаба задач на глобальном уровне и активизации действий по борьбе с изменением климата и что ИКАО была представлена на Саммите.

16.6 Комитет признал прогресс, достигнутый в период после окончания 39-й сессии Ассамблеи по каждому из элементов комплекса мер по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, и согласился с тем, что Организации следует оказывать содействие в области координации, поддержки и мониторинга действий по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации и представить доклад о достигнутом прогрессе до проведения следующей Ассамблеи.

16.7 Комитет также согласился с тем, что Ассамблея может призвать ИКАО продолжать сотрудничать с другими органами Организации Объединенных Наций и международными организациями, представляя информацию о текущих и будущих мерах, связанных с эмиссией CO₂, и обеспечивая ведущую роль ИКАО во всех вопросах, относящихся к международной гражданской авиации.

16.8 В документе A40-WP/58 Совет представил предложение о внесении изменений в резолюцию A39-2 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*, которая была пересмотрена в свете описанных в документе WP/55 событий в области международной авиации и изменения климата, имевших место после 39-й сессии Ассамблеи.

16.9 В документе A40-WP/80 Revision No. 1 Коста-Рика от имени государств – членом Центральноамериканской корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА) описала работу по обновлению Плана действий по уменьшению эмиссии международной авиации в Центральной Америке. В нем приводится оценка эмиссии, генерируемой в результате деятельности эксплуатантов воздушных судов, имеющих сертификаты эксплуатанта (АОС), выданные одним из государств региона, и описаны перспективы применения комплекса мер, которые подлежат поэтапной реализации в регионе.

16.10 В документе WP/102 Франция от имени Европейского союза (ЕС) и его государств – членом, а также других государств – членом Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) выразила их поддержку корзине мер ИКАО, признавая, что использование устойчиво производимых видов авиационного топлива в сочетании с появлением полностью электрических и гибридных электрических воздушных судов может способствовать существенному уменьшению воздействия авиации на климат. В документе также приветствуется достигнутый прогресс и содержится призыв к Ассамблее принять меры к обновлению концептуального видения ИКАО на период до 2050 года, включив в него желательную количественную цель на 2050 год. В документе описаны основные проблемы, связанные с внедрением устойчиво производимых видов авиационного топлива, и содержится настоятельный призыв к ИКАО и ее государствам – членам рассмотреть вопрос о принятии более действенных мер политики, с тем чтобы стимулировать инвестиции и содействовать созданию рынка конкурентоспособных устойчиво производимых видов авиационного топлива. В документе подчеркивается, что для уменьшения воздействия международной авиации на изменение климата важно установить амбициозный долгосрочный ориентир, и содержится призыв к ИКАО согласовать долгосрочную цель для международной авиации, соответствующую заявленной в Парижском соглашении цели ограничения повышения температуры уровнем 1,5 °C.

16.11 В документе WP/176 государства – члены Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) подчеркнули, что 12 африканских государств-членом получили пользу от совместного проекта ИКАО и ЕС по оказанию помощи, который продемонстрировал важность программ оказания помощи для успешного достижения цели охраны окружающей среды. Благодаря проекту ИКАО – ЕС по оказанию помощи эти 12 африканских государств-членом представили в ИКАО тщательно разработанные планы действий по уменьшению эмиссии CO₂. В документе отмечается, что другим африканским государствам-членам еще предстоит получить помощь от

таких программ в реализации выбранных смягчающих мер, и содержится призыв к государствам-членам и Секретариату ИКАО финансировать аналогичные программы и создать постоянную программу по оказанию помощи и наращиванию потенциала в области охраны окружающей среды для государств-членов.

16.12 В документе WP/411 Гватемала, поддержанная государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), осветила достигнутый прогресс в области подготовки и обновления планов действий государств, а также в развитии синергизма между ведомствами гражданской авиации и ключевыми заинтересованными сторонами в их совместной деятельности по сокращению эмиссии. Они также отметили, что государства региона будут внедрять различные смягчающие меры по минимизации потребления топлива и сокращению эмиссии, а также выразили свою поддержку итогам СААФ/2 и признали необходимость соединения различных звеньев производственной цепочки устойчиво производимых видов авиационного топлива, что требует соответствующих скоординированных действий государственного и частного секторов.

16.13 В документе WP/266 Кения представила краткое описание своего опыта и достигнутого прогресса в области сбора данных, мониторинга и представления информации об эмиссии CO₂ международной авиации. Эта деятельность осуществлялась в рамках ряда инициатив, предпринятых Кенией для обновления и улучшения ее добровольного плана действий по смягчению последствий воздействия авиационной эмиссии CO₂. Кения осветила свои достижения на сегодняшний день, а также ключевую роль, которую должна продолжать играть программа ИКАО по наращиванию потенциала.

16.14 В документе WP/269 Мексика выразила свою поддержку достигнутому за предшествующий трехлетний период прогрессу по каждому элементу корзины мер ИКАО. Она заявила о своей поддержке ежегодных обзорных семинаров ИКАО по вопросам количественной оценки в рамках реализации концептуального видения ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года, а также работы ИКАО по продвижению и развитию инновационных технологий сокращения эмиссии CO₂, таких как электрические и гибридные воздушные суда, которые вносят важнейший вклад в изучение долгосрочных возможностей сокращения эмиссии в международном авиационном секторе. Мексика призвала другие государства-члены сообщать о реализуемых ими мерах по сокращению эмиссии CO₂ в авиационной сфере путем разработки и уточнения государственных планов действий при осуществляемой ИКАО поддержке и наращивании потенциала.

16.15 В документе WP/323 Доминиканская Республика подчеркнула роль ИКАО в оказании помощи государствам в рамках успешной модели сотрудничества, которая может быть принята другими государствами-членами, в основном – развивающимися государствами. Она отметила, что проект ИКАО и ЕС в области наращивания потенциала совместно с ПРООН и ГЭФ, в числе прочих, продемонстрировал важность программ оказания помощи для успешного достижения целей и задач в области охраны окружающей среды в глобальном масштабе. Доминиканская Республика настоятельно рекомендовала государствам-членам и Секретариату ИКАО учредить для государств-членов постоянную программу оказания помощи и наращивания потенциала в области охраны окружающей среды.

16.16 В документе WP/413 Доминиканская Республика приветствовала инициативу ИКАО в отношении планов действий государств и рассказала о своем опыте представления в ИКАО трех вариантов своего плана действий, что продемонстрировало ее лидерство в области экологического управления и в принятии различных мер по уменьшению выбросов, в частности в аэропортах.

16.17 В документе WP/194 Международный совет аэропортов (МСА), Организация гражданского аэронавигационного обслуживания (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет деловой авиации (МСДА), Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), координируемые Группой действий по воздушному транспорту (АТАГ), выразили решимость добиваться сокращения эмиссии с помощью технических мер, применения устойчиво производимого авиационного топлива, эксплуатационных и инфраструктурных мер и отметили усилия, прилагаемые отраслью для достижения своей краткосрочной цели в деле сохранения климата. Было высказано мнение о том, что Совету во взаимодействии с отраслью следует разработать долгосрочную цель в области климата для международной гражданской авиации для принятия ее на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

16.18 В документе WP/273 МСДА отметил, что в сфере деловой авиации началась реализация инициатив, цель которых – поощрение использования устойчиво производимых видов авиационного топлива, и что информационные и демонстрационные мероприятия и публикация Руководства эксплуатанта ориентированы на улучшение понимания важности устойчиво производимых видов авиационного топлива и повышение осведомленности об этом топливе, а также на стимулирование производства устойчиво производимых видов авиационного топлива и его применения эксплуатантами воздушных судов деловой авиации. МСДА также просил, чтобы ИКАО способствовала выработке соответствующей политики, а государства обеспечили ее реализацию в целях поощрения производства SAF в больших количествах.

16.19 Комитет принял к сведению 11 рабочих документов, представленных для информации. На заседаниях их не представляли, но их краткое содержание приводится ниже.

16.20 В документе WP/81 государства – члены Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА) описали работу по улучшению состояния окружающей среды путем разработки руководящих указаний под названием "Зеленая книга".

16.21 В документе WP/605 Китай и Российская Федерация представили совместное заявление о создании основанного на принципе беспристрастности эффективного глобального механизма по вопросам международной авиации и изменения климата и разработке альтернативной глобальной системы экономического стимулирования в целях реального уменьшения эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации путем технической модернизации отрасли для повышения уровня безопасности полетов и реализации Целей устойчивого развития ООН. Китай и Российская Федерация также предложили Ассамблее просить Президента Совета ИКАО проинформировать Генерального секретаря о такой позиции государств, присоединившихся к данному заявлению.

16.22 В документе WP/274 Доминиканская Республика изложила свои подходы к стратегическому планированию для содействия устойчивому развитию авиационного сектора государства.

16.23 В документе WP/510 Индонезия осветила важность прогресса, достигнутого в области охраны окружающей среды.

16.24 В документе WP/525 Япония представила свои планы адаптации и усилия по введению экологических мер в целях борьбы с изменением климата, а также отметила важные моменты в связи с проведением соответствующей политики.

16.25 В документе WP/526 Германия представила текущий обзор концепции изготовления устойчиво производимого реактивного топлива с использованием дополнительного возобновляемого электричества – так называемую концепцию "электричество в жидкость" (PtL).

16.26 В документе WP/531 Соединенные Штаты Америки представили информацию о достигнутых результатах в области повышения эффективности авиации и о продолжающихся исследованиях и разработках в целях усовершенствования технологий, операций и устойчиво производимого авиационного топлива, осуществляемых правительством и авиационным сектором государства.

16.27 В документе WP/277 Международная коалиция за устойчивое развитие авиации (ICSA) отметила безотлагательную необходимость для всех государств и секторов вносить вклад в достижение целей, установленных Парижским соглашением и подкрепленных недавним специальным докладом МГЭИК о последствиях глобального потепления на 1,5 °C, при этом отмечая, что Международная морская организация (ИМО) недавно согласовала долгосрочную цель в области климата для международного морского сектора. ICSA также уточнила предложенный график согласования ИКАО долгосрочной цели для международного авиационного сектора, установив срок не позднее 41-й Ассамблеи в 2022 году.

16.28 В документе WP/354 МСА представил обзорную информацию по аэропортам и взгляды МСА на вопросы охраны окружающей среды, включая эмиссию CO₂ и адаптацию к изменению климата, а также подчеркнул поддержку МСА работе ИКАО в области охраны окружающей среды, осуществляемой посредством CAEP и другими способами.

16.29 В документе WP/560 Revision No.1 ICSA представила подготовленную ей информацию об основанном на подходе "снизу вверх" глобальном кадастре эмиссии CO₂ для 2018 календарного года.

16.30 В документе WP/561 ICSA изложила свое видение развития международной авиации с "нулевым воздействием на климат" к 2050 году.

16.31 Комитет отметил результаты, полученные в рамках реализации инициативы ИКАО в сфере планов действий государств, и согласился с тем, что Секретариату ИКАО следует продолжать активизировать деятельность ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи в подготовке и осуществлении планов действий государств по сокращению авиационной эмиссии CO₂, включая организацию семинаров и учебных мероприятий, предоставление руководящих указаний и инструментов, облегчающих доступ к финансовым ресурсам и экспертам, а также подготовку технико-экономических обоснований, особенно в развивающихся государствах и малых островных развивающихся государствах.

16.32 Комитет также согласился с необходимостью поощрять расширение партнерских связей между государствами для оказания помощи тем, кто еще не подготовил или не усовершенствовал свои планы действий государств, в том числе в рамках программы ИКАО "Товарищеское партнерство" по оказанию помощи в разработке планов действий государств.

16.33 Комитет также принял к сведению предложения некоторых государств-членов о выделении дополнительных ресурсов на разработку государственных планов действий по сокращению авиационной эмиссии CO₂, а также на подготовку технико-экономических обоснований и осуществление мер по нейтрализации эмиссии CO₂, например путем налаживания

дополнительных партнерских связей между ИКАО, государствами-членами и международными организациями.

16.34 Что касается устойчиво производимых видов авиационного топлива, то Комитет отметил ряд сохраняющихся проблем, связанных с внедрением таких видов авиационного топлива в коммерческих масштабах. В этой связи он согласился с тем, что государствам-членам следует поддерживать работу, связанную с концептуальным видением ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) на период до 2050 года, том числе организацию ежегодных обзорных семинаров ИКАО, и при этом признал расхождение во мнениях относительно необходимости установления количественной доли SAF к 2050 году и относительно того, как разрабатывать такую долю (в соответствии с подходом "сверху вниз" или "снизу вверх"). Комитет также подчеркнул стоящую перед ИКАО необходимость в обеспечении площадки для обмена информацией и содействия лучшему пониманию проблемы низкоуглеродного авиационного топлива.

16.35 Что касается долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, то Комитет отметил, что в представленный Советом ИКАО документ WP/55 была включена просьба предоставить 41-й сессии Ассамблеи информацию о дальнейшей работе относительно осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели, как предусмотрено п. 9 резолюции A39-2. Он также отметил явное большинство государств, предложивших, чтобы в период до 41-й сессии Ассамблеи ИКАО работа над долгосрочной глобальной желательной целью носила приоритетный характер (но другие выступили против этого предложения), признавая при этом некоторое расхождение во мнениях относительно необходимости разработки другой долгосрочной желательной цели и подходов к разработке такой долгосрочной желательной цели (в соответствии с подходом "сверху вниз" или "снизу вверх").

16.36 Комитет напомнил о том, что Генеральный секретарь ООН созвал Саммит ООН по климату в целях повышения масштабности связанных с климатом действий всех стран и всех отраслей и что ИКАО принимала в нем участие для того, чтобы подчеркнуть важность объединений и партнерств для ускорения внедрения экологически чистых технологий и инноваций, которые будут способствовать дальнейшему сокращению авиационной эмиссии в долгосрочной перспективе. Комитету напомнили, что на Ярмарке инноваций ИКАО, проходившей в Монреале 22–23 сентября 2019 года, были продемонстрированы ориентированные на охрану окружающей среды инновационные технологии и решения в области возобновляемых источников энергии, которые являются важными условиями изучения долгосрочных возможностей сокращения эмиссии в международной авиационной отрасли.

16.37 Были высказаны дополнительные мнения о том, что в свете призыва к более решительным и неотложным действиям, прозвучавшего на Саммите ООН по климату и в ходе недавних молодежных климатических забастовках, одна из которых прошла в Монреале 27 сентября 2019 года, в п. 9 резолюции A39-2 следует четко указать на настоятельную необходимость принятия долгосрочной глобальной желательной цели. Однако другие государства отметили, что необходимо использовать возможность реализации амбициозных целей, которые уже были установлены, в качестве первого шага. Некоторые государства высказали мнение, что в случае внесения изменений в резолюцию A39-2 необходимо будет также рассмотреть вопрос о внесении поправок в другие пункты, помимо п. 9. В этой связи делегация Российской Федерации попросила создать специальную рабочую группу для достижения согласия по некоторым пунктам проекта резолюции по климату, и это было поддержано несколькими делегациями, однако данное предложение принято не было.

16.38 Явное большинство государств согласилось с тем, что Совету необходимо дать более ясные указания, с тем чтобы он мог в приоритетном порядке выполнить работу по определению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации, и представить варианты, а затем дорожную карту реализации для рассмотрения на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. Они заявили, что эту работу необходимо выполнять при технической поддержке САЕР и в консультации с государствами, отраслью и другими соответствующими заинтересованными сторонами, опираясь на текущие и планируемые инициативы и действия, включая новые технологии и партнерские соглашения между государствами и отраслью, и при этом оказывать необходимую поддержку, включая наращивание потенциала и техническую помощь государствам в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*. Другие государства отклонили идею приоритизации этой работы по определению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели и просили Совет критически оценить ход реализации национальных планов государствами с точки зрения их долгосрочного видения задач и получить лучшее представление об имеющихся ресурсах для оказания помощи развивающимся странам в сфере технологий, наращивания потенциала и финансов, а также обеспечить справедливый учет особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств.

16.39 При рассмотрении обновленной резолюции А39-2 явное большинство государств заявило о своей поддержке текста проекта резолюции, предлагаемого в добавлении к документу WP/58, без каких-либо дальнейших изменений, однако другие государства настаивали на том, что проект резолюции следует изменить, и представили конкретные предлагаемые изменения. После устных заявлений, сделанных некоторыми государствами-членами, письменные материалы для заседания были представлены тремя государствами-членами, размещены на веб-сайте ИКАО (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_058_en.pdf) и представлены Комитету.

16.40 Китай и Российская Федерация предложили перенести приложение *"Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации"* из рассматриваемого проекта резолюции в проект резолюции, представленный в документе WP59. Однако это предложение было отклонено.

16.41 Несмотря на возражения нескольких государств, большинство членов Комитета согласилось рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 16/1. 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 14 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 °C сверх доиндустриальных уровней и приложения усилий в целях ограничения роста температуры до 1,5 °C 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 и 39-й сессиях в 2013 и 2016 годах, а также проводимую работу по изучению долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации в свете температурных целей 2 °C и 1,5 °C 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 виды авиационного 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 принятие Советом в марте 2017 года 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), завершенную по блоку 0 и блоку 1, и результаты первого глобального исследования эффективности горизонтального полета,

приветствуя проведение семинаров ИКАО по "зеленым" аэропортам в ноябре 2017 года и мае 2019 года,

принимая во внимание, что Первая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в ноябре 2009 года (СААФ/1), одобрила использование устойчиво производимых видов авиационного топлива, в частности использование в кратко- и среднесрочной

перспективе эквивалентных видов топлива в качестве важного средства уменьшения авиационной эмиссии,

также принимая во внимание, что СААФ/1 разработала Глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF), в результате реализации которой достигнут прогресс, включая имеющиеся на сегодняшний день шесть возможных путей для сертификации устойчиво производимых видов авиационного топлива и большее количество аэропортов, занимающихся регулируемым распределением таких видов топлива,

также принимая во внимание, что Вторая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в октябре 2017 года (СААФ/2), приняла рекомендации и утвердила декларацию, в том числе концептуальное видение ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года, в качестве обновляемого документа на будущее для замены значительной части авиационного топлива устойчиво производимыми видами авиационного топлива к 2050 году,

признавая, что техническая осуществимость устойчивого производства эквивалентного 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, что критерии устойчивости, сертификация устойчивости и оценка эмиссии таких видов топлива в течение жизненного цикла рассматриваются как часть работы по внедрению Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA),

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 А37-19 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 А37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюциям А38-18 и А39-2 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,

отмечая, что в соответствии с резолюцией Ассамблеи А39-2 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 Дос 9988 "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂", создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (ЕВТ) и инструмента построения кривой предельных затрат на борьбу с эмиссией (MAC),

с удовлетворением отмечая, что по состоянию на июнь 2019 года 114 государств-членов, на долю которых приходится более 93 % 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 А40-17 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией А40-19 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)" заменяют резолюции А39-1, А39-2 и А39-3 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 видов авиационного топлива, и *поощряет* дальнейшие усилия в этом направлении;

8. *выражает согласие* рассмотреть на своей 41-й сессии цель, указанную в п. 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 41-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 2021 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 2021 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 2021 года и на 41-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 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;

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;

20. *просит* государства:

- a) 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;
- b) увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий;

21. *просит* Совет:

- a) обновлять сертификационный Стандарт на эмиссию CO₂ для самолетов надлежащим образом;
- b) обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;

22. *просит* государства:

- a) 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);
- b) 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;
- c) осуществлять совместную работу в рамках ИКАО для обмена информацией и разработки инструктивного материала по передовой практике для "зеленых" аэропортов;

23. *просит* Совет:

- a) 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;
- b) 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);
- c) постоянно служить форумом для обмена информацией о передовой практике для "зеленых" аэропортов, на котором освещались бы такие темы, как "умные" здания, возобновляемые источники энергии, "зеленая" мобильность, устойчивость к

изменению климата, участие населения и отчетность по вопросам устойчивого развития, в целях обмена извлеченными уроками и передовой практикой между аэропортами;

- d) публиковать и обновлять инструктивный материал по внедрению экологически устойчивой практики в аэропортах, в том числе публиковать в электронном виде остальные компоненты комплекта документации по вопросам экологичного аэропорта;

24. *просит* государства:

- a) 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 видов авиационного топлива, в соответствии с национальными обстоятельствами;
- b) рассмотреть вопрос об использовании стимулов, поощряющих разработку чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая устойчиво производимые виды авиационного топлива;
- c) 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;
- d) учитывать существующие подходы к оценке устойчивости производства всех 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;
- e) принимать меры по обеспечению устойчивости производства видов авиационного топлива, используя существующие подходы или сочетания подходов, и вести на национальном уровне мониторинг их производства;

25. *просит* Совет:

- a) 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 принципов, которые еще больше будут способствовать переходу к чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая устойчиво производимые виды авиационного топлива;
- b) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);

- c) продолжать формировать общее представление о будущем использования устойчиво производимых видов авиационного топлива и вести учет изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы оценивать ход работ по достижению глобальных желательных целей;
- d) сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию целевых проектов развития инфраструктуры, касающихся устойчиво производимых видов авиационного топлива, а также стимулов для преодоления маркетинговых проблем на начальном этапе;
- e) сотрудничать в реализации других соответствующих международных инициатив, включая инициативу "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL), с целью облегчить авиации доступ к возобновляемым источникам энергии;
- f) продолжать проводить обзоры для непрерывной оценки прогресса в разработке и внедрении устойчиво производимых видов авиационного топлива, в том числе в формате регулярных практикумов и семинаров, в рамках подготовки к созыву СААФ/3 не позднее 2025 года в целях обновления концептуального видения ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года путем включения количественной доли SAF, которая подлежит использованию к 2050 году;

26. *просит* Совет выявлять потенциальные последствия изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры, определять меры по адаптации к потенциальным последствиям изменения климата и разработать в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью инструктивный материал по оценке рисков изменения климата для международной авиации;

27. *просит* Совет 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 транспарентными 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.

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

17.1 На своих 5, 6, 11, 12 и 13-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос охраны окружающей среды на основе докладов Совета о ходе работы Организации в области Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) (рабочие документы WP/56 и WP/59) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A39-3 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)"* (WP/59). Кроме того, государства и наблюдатели представили 25 рабочих документов: 79 Revision No. 1, 102, 139, 159, 177, 193, 227, 228 Revision No.1, 229, 265, 266, 267, 289, 290, 291, 306, 338, 339, 407, 409, 411, 472, 482, 527 Revision No.1 и 529 Revision No. 1.

17.2 В документе WP/56 Совет сообщил о прогрессе, достигнутом ИКАО после 39-й сессии Ассамблеи в решении вопросов, связанных с CORSIA. Во исполнение просьбы Ассамблеи Совет принял в июне 2018 г. Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) для CORSIA в виде первого издания тома IV *"Система компенсации и сокращения выбросов углерода"*

для международной авиации (CORSA) "Приложения 16 "Охрана окружающей среды", которое применяется с 1 января 2019 года. Совет сообщил также о публикации первого издания тома IV Технического руководства по окружающей среде (Дос 9501) в августе 2018 г. В отношении элементов внедрения CORSIA в документе содержится информация о прогрессе, достигнутом в части инструмента оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT), видов топлива, отвечающего условиям CORSIA, единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA, и центрального реестра CORSIA (CCR), а также о последующих действиях.

17.3 Касательно информационно-разъяснительной деятельности ИКАО и деятельности по наращиванию потенциала в документе WP/56 также сообщается о проведении ИКАО в трехлетний период региональных семинаров и практикумов, призванных помочь государствам в наращивании потенциала в сфере разработки их систем мониторинга, отчетности и верификации (MRV). В документе также отмечается деятельность в рамках программы АСТ-CORSIA (помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA), в частности по созданию "товарищеских партнерств" с участием 15 государств-доноров и 98 государств-получателей. Среди прочих направлений работы, отмеченных в документе, сообщается об учебном курсе ИКАО по верификации в области CORSIA, который предусматривает обучение представителей потенциальных органов по верификации методам проверки отчетов об эмиссии CO₂.

17.4 В документе WP/56 содержится также общая информация об обсуждении Советом и его решении по вопросу п. 18 постановляющей части пересмотренной резолюции А39-3 Ассамблеи на основе формулировок, используемых в пп. 7, 8 и 9 преамбулы, и представленного в добавлении к документу WP/59 (см. ниже).

17.5 В документе WP/59 Совет представил предложение о пересмотре резолюции А39-3 в свете событий после 39-й сессии Ассамблеи, связанных с CORSIA и указанных в документе WP/56.

17.6 В документе WP/79 Revision No. 1 государства – члены Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА) подвели итог результатам анализа, касавшегося важности как можно более широкого участия государств в системе CORSIA с самого начала ее применения.

17.7 В документе WP/102 Франция от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) выразила активную поддержку корзины мер ИКАО, включая CORSIA, и признала уже достигнутый прогресс. Все государства – члены ЕКГА выразили желание на добровольной основе участвовать в системе, начиная с экспериментального этапа, и в полной мере заняты в реализации CORSIA и поддерживают ее. Она также заявила о крайней важности эффективной реализации CORSIA всеми государствами и регионами и их участия в CORSIA, начиная с экспериментального этапа.

17.8 В документе WP/177 государства – члены Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) заявили о том, что государствам необходимо на добровольной основе присоединяться к CORSIA начиная с экспериментального этапа, с тем чтобы получить опыт, связанный с проблемами и выгодами внедрения, и подготовиться к обязательным этапам. В документе также отмечается, что необходимо развивать программы по наращиванию потенциала на основе успешного опыта проекта ИКАО-ЕС по оказанию помощи, а также обеспечивать дальнейшее содействие государствам в получении доступа к финансовым ресурсам, техническим экспертным знаниям и передаче технологий посредством эффективного сотрудничества и партнерства.

17.9 В документе WP/229 Австралия, Индонезия, Канада, Науру, Новая Зеландия, Палау, Папуа – Новая Гвинея, Самоа, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Тринидад и Тобаго, Фиджи и Япония подчеркнули, что успешная реализация CORSIA требует добровольного участия значительной и достаточно крупной группы государств и что тесные партнерские отношения между ИКАО, государствами и отраслью по вопросу внедрения системы MRV в рамках CORSIA демонстрируют заинтересованный и единый фронт авиационного сообщества, образованный для обеспечения последовательного подхода к внедрению CORSIA. В документе также содержатся предложения по дальнейшему улучшению ситуации, в числе которых активизация наращивания потенциала посредством программы АСТ-CORSIA; доступ к аккредитованным органам верификации за счет улучшения подготовки персонала; и своевременные инструктивные указания по отвечающим критериям CORSIA единицам эмиссии и отвечающим условиям CORSIA видам топлива.

17.10 В документе WP/289 Бразилия и Гватемала при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) подчеркнули важность всех элементов корзины мер для обеспечения устойчивого развития гражданской авиации. Была также подчеркнута актуальность соответствующего внедрения системы MRV CORSIA и выражена поддержка программе АСТ-CORSIA и ее продолжению. В документе также подчеркивается важность периодического анализа CORSIA, запланированного на 2022 год, и содержится предложение о проведении CAEP исследований, необходимых для осуществления этого анализа.

17.11 В документе WP/306 Китай и Российская Федерация изложили свою точку зрения о том, что в ходе деятельности по оказанию содействия внедрению CORSIA ИКАО не уделила внимание сбалансированному учету обеспокоенности и позиций, высказанных различными сторонами. В документе утверждается, что страны, особенно развивающиеся страны, смогут в большей степени доверять предпринимаемым ИКАО усилиям в области с международной авиации и изменения климата и проявлять больше желания участвовать в международном сотрудничестве в рамках внедрения CORSIA лишь на основе обеспечения процессуального права при принятии решений и учета принципов моральной справедливости при разработке элементов этого механизма. В документе также предлагается предоставить государствам возможность внедрять CORSIA на основе определенного на национальном уровне подхода, дополняемого механизмом проведения международного диалога и консультаций между Советом ИКАО и соответствующим(ими) государством (государствами), и просить Совет проводить периодический анализ CORSIA на основе руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции А39-2.

17.12 В документе WP/411 Гватемала в соавторстве с государствами – членами ЛАКГА подчеркнула настоятельную необходимость регулирования внедрения механизма MRV CORSIA, при этом ряд латиноамериканских государств издали соответствующие правила, в то время как другие государства работают над этим на основе утвержденного тома IV Приложения 16. В нем также обращается внимание на важность программы АСТ-CORSIA ИКАО и на преимущества межгосударственного сотрудничества, например в рамках "товарищеских партнерств" CORSIA.

17.13 В документе WP/228 Revision No. 1 Индия предложила принять в качестве основы CORSIA "инициируемый государствами – членами" принцип установления объема авиационной эмиссии, возложить ответственность за сокращение эмиссии на государства – члены, а не на эксплуатантов. В частности, в нем подчеркивается необходимость применения справедливого и равноправного критерия базового года и предлагается альтернативный вариант этого критерия. В документе обращается внимание на потенциальные последствия применения 100-процентного секторального подхода для тех эксплуатантов, на которых приходится небольшая доля роста глобальной эмиссии. Кроме того, в документе выражается мнение о том, что ограничения относительно вида или винтажа отвечающих критериям единиц эмиссии может повлечь за собой

снижение их доступности и увеличение расходов, связанных с выполнением требований CORSIA. В документе также отмечаются отсутствие инструктивных указаний по вопросам правоприменения при реализации соответствующих SARPS и необходимость обеспечить соответствие требований правилам, разработанным в рамках РКИК ООН.

17.14 В документе WP/227 Канада заявила о важности наращивания потенциала и подготовки персонала и подтвердила, что продолжает поддерживать программу АСТ-CORSIA ИКАО. Она обратила внимание на то, что создание требуемой инфраструктуры и разработка процедур для аккредитации органов верификации занимает определенное время. В документе выражается мнение о том, что периодический анализ CORSIA поможет обеспечить постоянную актуальность и совершенствование системы с течением времени, а также подчеркивается важность наличия утвержденных программ и в потенциале – типов проектов, подтвержденных заблаговременно до начала действия компенсационных обязательств с 2021 г.

17.15 В документе WP/265 Гайана представила информацию о своей деятельности в области охраны окружающей среды и подчеркнула свое обязательство участвовать в CORSIA на экспериментальном этапе. Кроме того, в документе выражается полная поддержка Гайаной деятельности ИКАО, связанной с "товарищескими партнерствами" в рамках АСТ-CORSIA.

17.16 В документе WP/266 Кения сообщила о своем вкладе в работу, связанную с CORSIA, включая свое участие в проекте по ограниченному внедрению CORSIA, который проводился для тестирования положений SARPS в отношении MRV CORSIA, добровольное решение участвовать в CORSIA начиная с экспериментального этапа, усилия по реализации SARPS и поддержку программы АСТ-CORSIA ИКАО в качестве государства-донора.

17.17 В документе WP/267 Мексика высоко оценила существенный прогресс, достигнутый в деле своевременной реализации CORSIA, включая программу АСТ-CORSIA ИКАО и межгосударственные "товарищеские партнерства" в рамках CORSIA, подчеркнув важнейшее значение координированного подхода под руководством ИКАО в деле содействия глобальному сотрудничеству для оказания помощи и наращивания потенциала в целях внедрения CORSIA.

17.18 В документе WP/290 Бразилия подчеркнула необходимость разработки критерия расчета базового уровня новых участников и в принятии Советом решения по отвечающим критериям единицам и признании особых условий, связанных с механизмами РКИК ООН. По мнению Бразилии, механизм МЧР и механизм, который будет создан в соответствии с п. 4 статьи 6 Парижского соглашения, имеют ключевое значение для успешного внедрения CORSIA, поскольку они представляют единицы в требуемом масштабе и в то же время обеспечивают экологическую целостность.

17.19 В документе WP/291 Бразилия подчеркнула свою обеспокоенность относительно средств достижения долгосрочных целей ИКАО в области климата, которые потребуют увеличения доли устойчиво производимых видов авиационного топлива, обеспечив плавный и предсказуемый выход из CORSIA к 2035 г. С учетом этой обеспокоенности Бразилия предлагает Совету провести соответствующее исследование и выработать предложения по порядку плавного перехода от использования CORSIA к использованию устойчиво производимых видов авиационного топлива.

17.20 В документе WP/529 Revision No. 1 Российская Федерация представила результаты анализа негативных экологических и экономических последствий внедрения CORSIA, в частности для развивающихся стран и стран с переходной (формирующейся) рыночной экономикой, которые ставят под сомнение целесообразность продолжения внедрения CORSIA. Кроме того, в альтернативном проекте резолюции Ассамблеи, включенном в документ WP/529, Российская

Федерация вносит предложение о том, что Совету ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке глобальной системы экономического стимулирования в виде "Механизма чистого развития для международной гражданской авиации" (МЧР). Кроме того, Российская Федерация предложила Ассамблее рассмотреть в качестве обоснованной альтернативы внедрению CORSIA вопрос о возможности инициирования создания под эгидой ООН мобильных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями, что может в полной мере соответствовать целям устойчивого развития Организации Объединенных Наций и внести реальный вклад в сокращение глобальной эмиссии CO₂.

17.21 В документе WP/193 Международный совет аэропортов (МСА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет деловой авиации (МСДА) и Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), координируемые Группой действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ), выразили решительную поддержку CORSIA. В документе также отмечается, что реализация CORSIA позволяет избежать необходимости применения дублирующих мер при формировании цен на выбросы углерода в отношении международной авиационной эмиссии на региональном, национальном или субнациональном уровнях, и подчеркивается тот факт, что CORSIA была принята с широким признанием того, что она должна быть единственной рыночной мерой, применяемой к международным рейсам, исходя из того, что эмиссия не должна учитываться более одного раза. Кроме того, в документе говорится о существующих опасениях, что реализация и эффективность CORSIA могут быть подорваны политикой отдельных государств и групп государств, применяющих инструмент углеродного ценообразования или налога, заложенного в стоимость билета, или рассматривающих их применение для решения проблемы эмиссии международной авиации в дополнение к CORSIA.

17.22 В документе WP/139 ИАТА подчеркивает, что крайне важно, чтобы все государства – члены ИКАО соблюдали во всех отношениях положения тома IV Приложения 16 и чтобы их собственное внутреннее законодательство было полностью приведено в соответствие с SARPS по CORSIA. ИАТА также выражает поддержку работе, проделанной Советом в отношении критериев единиц эмиссии CORSIA.

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

17.24 В документе WP/159 Арабская организация гражданской авиации (АРОГА) сообщает о своей поддержке реализации CORSIA и выражает свое мнение о том, что CORSIA является единственным глобальным стандартом для расчета эмиссии CO₂ от международных полетов, отмечая, что "смесь" регулятивных мер вызвала бы увеличение административной нагрузки для соответствующих полномочных органов и эксплуатантов воздушных судов.

17.25 В документе WP/472 Австралия и Новая Зеландия совместно с Фиджи, Индонезией и Самоа сообщают о своей деятельности в целях коллективного содействия тихоокеанским государствам в рамках "товарищеских партнерств" CORSIA.

17.26 В документе WP/338 Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS) представила сводную информацию о внедрении CORSIA в своих государствах-членах.

17.27 В документе WP/339 CASSOS отмечает, что программа АСТ-CORSIA ИКАО была встречена с одобрением, при этом представители четырех государств CASSOS прошли подготовку на местах.

17.28 В документе WP/407 ИАТА сообщила о системе FRED+ ИАТА, призванной упростить обмен данными об эмиссии между эксплуатантами воздушных судов и государствами, а также между эксплуатантами воздушных судов и органами по верификации.

17.29 В документе WP/409 Южная Африка представила информацию о своей деятельности в поддержку внедрения CORSIA, включая вклад в осуществление программы "товарищеских партнерств" CORSIA.

17.30 В документе WP/482 Япония сообщила о том, каким образом она внедрила механизм MRV в рамках CORSIA в соответствии с графиком, рекомендуемым в томе IV Технического руководства по окружающей среде.

17.31 В документе WP/527 Revision No. 1 Аргентина сообщила о принятых мерах по внедрению механизма MRV в рамках CORSIA и проводимом в правительстве обсуждении возможности присоединения к CORSIA на добровольной основе.

17.32 В документе WP/547 Саудовская Аравия представила свою позицию относительно потенциального вклада низкоуглеродных видов авиационного топлива (LCAF) в сокращение эмиссии ПГ в рамках CORSIA.

17.33 В документе WP/548 Индонезия выразила просьбу об обмене знаниями и опытом в области внедрения различных мер по снижению объемов эмиссии международной авиации, таких как CORSIA.

17.34 Комитет отметил успешно осуществленную ИКАО разработку связанных с CORSIA Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивных материалов, а также прогресс, достигнутый в разработке различных элементов внедрения CORSIA. Комитет также признал, что, хотя внедрение CORSIA идет полным ходом, существует необходимость в дальнейшей разработке и обновлении связанных с CORSIA SARPS, инструктивных материалов и оставшихся элементов внедрения CORSIA, таких как отвечающие условиям CORSIA виды топлива и отвечающие критериям CORSIA единицы эмиссии.

17.35 Комитет принял к сведению мнения и позиции некоторых государств, которые выразили серьезную озабоченность и возражали против удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне, что и базовый уровень для CORSIA.

17.36 Касательно вопроса об отвечающих критериям CORSIA единицах эмиссии Комитет принял к сведению позиции и точки зрения, представленные некоторыми государствами в отношении необходимости принятия Советом своевременного решения и признания особых условий, связанных с механизмами РКИК ООН, гибкости и широкого доступа эксплуатантов к отвечающим критериям единицам эмиссии при обеспечении экологической целостности CORSIA. В этой связи Комитет напомнил о документе WP/56, в котором сообщается о проводимой в настоящее время Техническим консультативным органом (ТАВ) работе по оценке программ единиц эмиссии относительно утвержденных критериев, и что представление его первых рекомендаций на рассмотрение Советом ожидается в марте 2020 г. Комитет также принял к сведению мнения и позиции, выраженные некоторыми другими государствами, согласно которым именно государства,

а не Совет ИКАО, должны принимать решение о соответствии критериям единиц эмиссии и устойчиво производимых видов авиационного топлива для использования в рамках CORSIA.

17.37 По вопросу о верификации в рамках CORSIA Комитет принял к сведению позиции государств и признал важность совместной работы ИКАО, государств-членов и их национальных органов по аккредитации в целях повышения доступности аккредитованных органов по верификации для эксплуатантов самолетов. В этой связи Комитет отметил, что Секретариат ИКАО обеспечил проведение курсов подготовки персонала по верификации в рамках CORSIA, с тем чтобы способствовать аккредитации органов по верификации, а также ведет работу с Международным форумом по аккредитации (IAF), способствующую аккредитационной деятельности национальных органов по аккредитации.

17.38 Комитет принял к сведению позиции государств в отношении участия в работе САЕР большого числа государств на основе географической сбалансированности. В этой связи Комитет напомнил о том, что в 2018 году Совет проанализировал и пересмотрел директивы САЕР, включая устранение ограничения максимального количества членов или наблюдателей САЕР, выдвигаемых в качестве экспертов от государств.

17.39 Комитет отметил, что в отношении особой просьбы определить критерии для базового объема эмиссии новых участников в рамках CORSIA Совет уже поручал САЕР включить эту особую область работы в свою программу работы на следующий трехлетний период.

17.40 Комитет принял к сведению, что многие государства приветствуют успешную реализацию программы АСТ-CORSIA ИКАО. Он также выразил признательность государствам-членам за вклад в создание "товарищеских партнерств" в рамках CORSIA в целях оказания помощи в деле внедрения CORSIA государствами. Комитет также подчеркнул важность скоординированного подхода к проводимой ИКАО подготовке и выразил свою поддержку продолжению этой программы в будущем.

17.41 Комитет принял к сведению, что 81 государство заявило о своем добровольном участии в CORSIA с самого начала ее применения. За время, прошедшее после согласования CORSIA на последней сессии Ассамблеи в октябре 2016 г., это число увеличилось с 65 государств, участвовавших тогда в программе. Комитет согласился с тем, что этот рост числа государств представляет собой весьма позитивный знак, и признал важность и выгоды мероприятий по наращиванию потенциала и оказанию помощи, позволяющих присоединиться большему числу государств. Государствам-членам, готовым заявить о своем добровольном участии в CORSIA, рекомендуется это сделать как можно скорее.

17.42 По вопросу о периодическом анализе CORSIA Комитет принял к сведению позиции государств, в том числе возможные подходы и варианты анализа, результаты рассмотрения вопроса о переходе от CORSIA к использованию устойчиво производимых видов авиационного топлива, а также мнение о том, что такой анализ должен проводиться на основе руководящих принципов, изложенных в приложении к резолюции А39-2. В этой связи Комитет подчеркнул, что в пп. 9 g) и 18 резолюции А39-3 Ассамблеи содержатся четкие инструкции и поручение Совету проводить периодический анализ CORSIA каждые три года начиная с 2022 года, а также предусмотрена подготовка рекомендаций для их рассмотрения Ассамблеей. Он также отметил, что САЕР уже включил задачу разработать методики и процедуры для периодического анализа CORSIA в свою программу работы на следующий трехлетний период, утвержденную Советом.

17.43 При рассмотрении пересмотренной резолюции А39-3 Ассамблеи по CORSIA явное большинство государств выразило свою поддержку проекту текста резолюции,

представленного в добавлении к документу WP/59, без каких-либо дальнейших изменений, в то же время другие государства настаивали на том, что проект резолюции следует пересмотреть, и представили свои конкретные предложения относительно поправок. Вслед за устными заявлениями, сделанными несколькими государствами-членами, три государства-члена представили письменные материалы к заседанию, которые были размещены на веб-сайте ИКАО. (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf).

17.44 Три государства высказали свое мнение о том, что CORSIA должна осуществляться в соответствии с принципами Парижского соглашения на основе определенного на национальном уровне подхода, основанного на вкладе государств-членов, а не на компенсационных обязательствах эксплуатантов воздушных судов, и что каждому государству должно быть разрешено принимать свои собственные исходные условия и стандарты для сертификации единиц эмиссии и SAF. Эти три государства предложили Совету ИКАО разработать механизм международного диалога и консультаций с заинтересованными государствами в целях повышения согласованности национальных планов государств по внедрению CORSIA. Эти три государства в принципе не согласны с проектом резолюции, представленным Советом в документе WP/59, поскольку предложенные ими изменения к этой резолюции (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf) не были включены, т. к. явное большинство государств высказались за то, чтобы не изменять текст резолюции, предложенный в добавлении к документу WP/59.

17.45 Несмотря на возражения, высказанные несколькими государствами, большинство членов Комитета согласилось рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

Резолюция 17/1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

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 определить при поддержке государств-членов основные вопросы и проблемы, в том числе стоящие перед государствами-членами, и подготовить рекомендацию о создании глобальной системы РМ, которая бы решала их надлежащим образом, а также главных структурных элементов системы, включая средство учета особых условий и соответствующих возможностей и 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 видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО,

принимая во внимание резолюцию А39-3 Ассамблеи, в которой Ассамблея постановила внедрить глобальные рыночные меры в виде Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в качестве составного элемента корзины мер, которая также включает авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования и внедрение устойчиво производимых видов авиационного 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 CORSIA (AGC), его Техническим консультативным органом (TAB) и его Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) в поддержку внедрения CORSIA,

приветствуя принятие первого издания тома IV "CORSIA" Приложения 16 "Охрана окружающей среды", положения которого включают процедуры мониторинга, отчетности и верификации (MRV) для CORSIA,

приветствуя также публикацию первого издания тома IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям CORSIA" Технического руководства по окружающей среде (ETM) (Doc 9501),

приветствуя прогресс, достигнутый в разработке элементов внедрения CORSIA ИКАО, которые отражены в 14 документах ИКАО, непосредственно упомянутых в томе IV Приложения 16, и которые содержат материалы, утвержденные Советом, и имеющие очень важное значение для внедрения CORSIA,

приветствуя также создание Советом Технического консультативного органа (TAB), уполномоченного представлять Совету рекомендации в отношении единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA,

признавая важность скоординированного подхода ИКАО и ее государств-членов к деятельности по наращиванию потенциала в сотрудничестве с авиационной отраслью в поддержку внедрения CORSIA, в частности в рамках программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA" (ACT-CORSIA), которая включает организацию семинаров, разработку информационно-разъяснительных материалов и установление партнерских отношений между государствами в рамках CORSIA,

приветствуя растущее количество заявлений государств-членов об их намерении добровольно участвовать в CORSIA на экспериментальном этапе с 2021 года,

признавая, что активная деятельность по наращиванию потенциала может способствовать принятию государствами-членами решений о добровольном участии в системе CORSIA,

принимая во внимание, что авиационная отрасль поддерживает CORSIA как 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 39-й сессии Ассамблеи о внедрении CORSIA 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 Рамочную конвенцию ООН об изменении климата (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,

признавая, что работа, касающаяся CORSIA и ее внедрения, будет способствовать достижению целей, поставленных в Парижском соглашении, принятом в рамках РКИК ООН

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 РКИК ООН и ИКАО в области разработки методики МЧР для авиации,

признавая, что данная резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей или не предвосхищает 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 А40-17 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюция А40-18 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции А39-1, А39-2 и А39-3 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, устойчиво производимые виды авиационного топлива и CORSIA, и *подтверждает* предпочтение использованию авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых видов авиационного 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 видов авиационного 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 CORSIA, дополняющей более широкий пакет мер для достижения глобальной желательной цели, не налагая при этом необоснованного экономического бремени на международную авиацию;

5. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, 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 прилагали максимальные усилия для достижения дальнейшего прогресса в области авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и внедрения устойчиво производимых видов авиационного 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 самолетов в данном году за счет использования топлива, отвечающего условиям CORSIA (т. е. устойчиво производимого авиационного топлива и низкоуглеродного авиационного топлива, которые отвечают условиям CORSIA), 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 нарушения рыночного равновесия;

9. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, осуществлять поэтапное внедрение CORSIA с целью учета особых условий и соответствующих возможностей государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму нарушения 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 самолетов на основании п. 11 e) 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 a) 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 участниками 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 коррективов в очередной этап или цикл обеспечения соблюдения условий и в соответствующих случаях подготовки рекомендаций по таким коррективам для принятия решения Ассамблеей;

10. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что с целью свести к минимуму нарушение рыночного равновесия CORSIA будет распространяться на всех эксплуатантов самолетов, 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;
- c) 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. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что ежегодный объем эмиссии CO₂, подлежащий компенсации эксплуатантом самолетов в рассматриваемом году после 2021 года, рассчитывается каждый год следующим образом:

- a) компенсационное обязательство эксплуатанта самолетов = [% секторальных показателей × (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста в секторе за рассматриваемый год)] + [% индивидуальных показателей × (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста этого эксплуатанта самолетов в рассматриваемом году)];
- b) 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;
- c) где фактор роста эксплуатанта самолетов = (суммарная эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- d) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей);
- e) 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:
 - a) к эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, как указано выше, или
 - b) к эмиссии эксплуатанта самолетов, 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 самолетов 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. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что новый участник⁵ 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 самолетов;

13. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что, несмотря на вышеизложенные положения, во избежание административной нагрузки действие CORSIA не распространяется на участников с незначительными масштабами международной авиационной деятельности: эксплуатантов самолетов, на долю которых приходится менее 10 000 метрических тонн эмиссии CO₂ международной авиации в год; самолеты с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее 5700 кг; или самолеты, выполняющие полеты в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях;

14. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что ни одному из эксплуатантов самолетов, включенных в систему, не будет вменено обязательство по компенсации эмиссии, на которую действие системы не распространяется в силу поэтапного внедрения и освобождений;

15. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, ввести трехлетний цикл обеспечения соблюдения условий, начиная с первого цикла в 2021–2023 гг., для эксплуатантов самолетов в целях согласования своих компенсационных обязательств в рамках системы при ежегодном представлении ими необходимых данных в полномочный орган, назначенный государством регистрации эксплуатанта самолетов;

16. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, 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;

17. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что начиная с 2022 года Совет каждые три года при технической поддержке со стороны САЕР проводит периодический анализ CORSIA для рассмотрения Ассамблей 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:

⁵ Новым участником является любой эксплуатант самолетов, начавший осуществлять авиационную деятельность, на которую распространяются положения тома IV Приложения 16 во время их вступления в силу или позднее, и чья деятельность не является полностью или частично продолжением авиационной деятельности, ранее осуществлявшейся другим эксплуатантом самолетов.

- a) оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей ИКАО, рыночного и стоимостного воздействия системы на государства и эксплуатантов самолетов 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 видов авиационного топлива в достижение экологических целей ИКАО;

18. *определяет*, что CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации;

19. *просит* осуществить следующие действия в целях внедрения CORSIA:

- a) Совету при технической поддержке со стороны CAEP обновлять по необходимости том IV Приложения 16 и том IV Технического руководства по окружающей среде;
- b) Совету при технической поддержке со стороны CAEP продолжать обновление по необходимости документов ИКАО по CORSIA, упоминаемых в томе IV Приложения 16 и относящихся к: "CORSIA. Инструмент ИКАО для оценки и представления отчетности в отношении CO₂", "CORSIA. Виды авиационного топлива, отвечающего условиям CORSIA", "CORSIA. Отвечающие критериям единицы эмиссии (EUC)" и "CORSIA. Центральный реестр";
- c) Совету разрабатывать и обновлять документ ИКАО по CORSIA, упоминаемый в томе IV Приложения 16 и относящийся к единицам эмиссии, которые отвечают критериям CORSIA, с учетом рекомендаций TAB;
- d) Совету создать к началу 2020 года Центральный реестр CORSIA под эгидой ИКАО и поддерживать его деятельность, обеспечивая государства-члены возможностью представления в ИКАО соответствующей информации;
- e) Совету продолжать осуществлять надзор за функционированием CORSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны AGC и CAEP;
- f) государствам-членам принять необходимые меры для создания национальной политики и нормативной базы для обеспечения соблюдения требований и ввода в действие системы CORSIA в соответствии со сроками, изложенными в томе IV Приложения 16;

20. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, 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 технической поддержке со стороны ТАВ и САЕР, включая решения об избежании двойного учета и о винтаже, отвечающем критериям, и временных рамках;

21. *постановляет*, что ИКАО и ее государства-члены должны предпринимать все необходимые меры по наращиванию потенциала и оказанию помощи, а также по установлению партнерских отношений в целях внедрения CORSIA в соответствии со сроками, изложенными в томе IV Приложения 16, в том числе посредством программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA" (ACT-CORSIA), которая включает организацию семинаров, разработку информационно-разъяснительных материалов и установление партнерских отношений между государствами в рамках CORSIA, подчеркивая при этом важность скоординированного подхода под эгидой ИКАО к осуществлению деятельности по наращиванию потенциала и оказанию помощи;

22. *напоминает* о своем решении, принятом на 39-й сессии, о том, что в CORSIA будут использоваться единицы эмиссии, которые соответствуют критериям приемлемости единиц эмиссии (EUC) в п. 19 выше;

23. *просит* Совет содействовать использованию сформированных единиц эмиссии, помогающих развивающимся государствам, и *рекомендует* государствам разработать местные проекты в области авиации;

24. *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 18 повестки дня. Многоязычие в ИКАО

18.1 На своем 2-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел три рабочих документа (A40-WP/62, 451, 464) в рамках пункта повестки дня "Многоязычие в ИКАО".

18.2 В документе A40-WP/62 содержится доклад Совета, в котором признается, что многоязычие является основополагающим принципом достижения целей ИКАО. В нем представлен доклад о реализации политики и решений, принятых с целью повысить эффективность и результативность лингвистического обслуживания. В частности, в документе говорится о том, что принятые за последние два трехлетия меры позволили Секретариату удовлетворять высокий спрос на обслуживание письменным и синхронным переводом. Эти меры включают разработку новой системы управления лингвистическим обслуживанием, подготовку младших сотрудников отдела переводов, реорганизацию вспомогательных служб, повышение универсальности кадрового состава и выделение дополнительных фондов из других источников ИКАО или за счет оптимизации процессов внутри Отдела переводов и публикаций.

18.3 В документе A40-WP/451, представленном Парагваем при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)⁶ и Сообщества ведомств гражданской авиации португалоговорящих стран⁷ (СААСЛ⁸), подчеркивается, что отсутствие некоторых публикаций и документов ИКАО, в частности руководств и циркуляров, на всех официальных языках препятствует доступу государств к информации и приобретению знаний, и Организации следует стремиться динамично реагировать на потребность в письменном и устном переводе. В документе также подчеркивается важность многоязычия, поскольку Организация рассматривает вопросы, связанные с нормативно-правовыми рамками и правилами гражданской авиации. В документе делается вывод о том, что крайне важно, чтобы ИКАО предоставляла высококачественное обслуживание государствам-членам на всех официальных языках, независимо от средств связи и/или способов распространения информации, используемых Организацией для достижения своих целей, учитывая, что надлежащее обслуживание, несомненно, будет способствовать в первую очередь достижению этих целей, а также оказанию поддержки письменному и устному переводу в португалоязычных странах.

18.4 В документе A40-WP/464, представленном Российской Федерацией, напоминает о том, что 37-я сессия Ассамблеи ИКАО единодушно приняла резолюцию A37-25 "Политика ИКАО в области лингвистического обслуживания". В нем говорится, что лингвистическое обслуживание является неотъемлемой частью любой программы ИКАО и имеет важнейшее значение для достижения стратегических целей Организации и внедрения SARPS и PANS. Таким образом, Организация должна стремиться удерживать достаточное число сотрудников, обладающих необходимыми техническими знаниями, и обеспечить последовательность своей терминологической базы. В документе выражается сожаление относительно того, что некоторые документы не имеются на всех языках, а некоторые совещания проводятся только на английском языке. Поэтому многоязычие следует рассматривать как важный фактор в гармоничном обмене информацией между странами и как инвестицию в развитие безопасной и надежной системы гражданской авиации.

18.5 Комитет принял к сведению рабочий документ Совета, а также документы, представленные государствами.

18.6 Комитет подчеркнул, что многоязычие является основополагающим принципом достижения целей ИКАО в соответствии с резолюцией A37-25. Лингвистическое обслуживание является неотъемлемой частью каждой программы ИКАО и имеет важное значение для достижения стратегических целей Организации и внедрения SARPS и PANS. Более того, лингвистическое обслуживание является ключевым требованием инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) и обмена информацией между ИКАО и государствами-членами.

18.7 Комитет также принял к сведению, что Секретариат ИКАО полностью одобряет многоязычие как главную цель Организации и что был реализован ряд инициатив, направленных на повышение эффективности предоставления лингвистического обслуживания. Новые инициативы, предусматриваемые на следующий трехлетний период, включают разработку комплексной стратегии для продвижения многоязычия в Организации в целях предоставления качественного, своевременного и эффективного лингвистического обслуживания при одновременном укреплении лингвистических возможностей как в Штаб-квартире, так и в региональных бюро. Данная стратегия

⁶ Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

⁷ Ангола, Бразилия, Кабо-Верде, Гвинея-Бисау, Экваториальная Гвинея, Мозамбик, Португалия, Сан-Томе и Принсипи и Тимор-Лешти.

⁸ Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (СААСЛ).

также будет стимулировать использование инновационных технологий и передового опыта ООН для регулирования рабочей нагрузки и дальнейшего повышения качества и эффективности.

18.8 Комитет принял к сведению, что для обеспечения многоязычия предлагаемый проект бюджета предусматривает такой же уровень лингвистического обслуживания, как и в нынешнем трехлетии, при условии поддержания достигнутой производительности и дальнейшем применении в 2020–2022 гг. мер по повышению эффективности, одобренных Советом в ходе его 208-й сессии в рамках текущего бюджета (C-DEC 208/5, май 2016 года). Однако некоторые государства отметили, что акцент при обсуждении бюджета в будущем следует делать не на сокращении лингвистического обслуживания, а на достижении более сбалансированного и эффективного использования ресурсов, выделенных для лингвистического обслуживания.

18.9 Многие государства-члены выступили в поддержку многоязычия как основополагающего принципа достижения целей ИКАО. Они подчеркнули, что многоязычие является комплексным требованием для эффективности и транспарентности работы Организации, как в политическом, так и в оперативном плане, а также представляет собой фундаментальную основу мультилатерализма. Многоязычие имеет решающее значение для обмена информацией с государствами и между государствами для достижения прогресса в рамках инициативы NCLB. Другие государства отметили необходимость в своевременном выпуске качественной документации ИКАО на всех рабочих языках, которая касается не только SARPS, PANS, безопасности полетов и авиационной безопасности, но также и инструктивного материала, требуемого для реализации SARPS. С этой целью была отмечена важность уделения первоочередного внимания этому вопросу в трехлетнем бюджете на 2023–2025 гг. Было также отмечено, что многоязычие не следует рассматривать как статью расходов Организации, а как инвестицию в развитие безопасной и надежной гражданской авиации во всем мире.

18.10 Несколько государств попросили включить португальский язык в качестве рабочего языка в поддержку работы ИКАО и обмена информацией с португалоговорящими странами. Секретариат принял к сведению данную просьбу, но указал на трудности решения этого вопроса в контексте бюджетных ограничений. Подчеркнув постоянные усилия по оптимизации людских, материальных и финансовых ресурсов, Секретариат добавил, что для спонсирования перевода публикаций ИКАО и обеспечения синхронного перевода на совещаниях ИКАО можно изучить вопрос об использовании других механизмов сотрудничества на основе возмещения расходов. Также приветствуются добровольные взносы государств-членов в виде прикомандирования специалистов в области иностранных языков и оказания поддержки специальным проектам.

18.11 Рассмотрев документы A40-WP/62, 451 и 464, и в свете дискуссии Комитет рекомендовал Ассамблее, признав многоязычие в качестве основополагающего принципа достижения целей ИКАО:

- a) попросить Совет осуществлять тщательный мониторинг реализации политики и решений, принятых им в целях повышения эффективности и результативности в вопросах лингвистического обслуживания;
- b) поручить Генеральному секретарю разработать всеобъемлющую стратегию продвижения многоязычия в Организации для предоставления качественного, своевременного и эффективного лингвистического обслуживания при одновременном укреплении лингвистических возможностей как в Штаб-квартире, так и в региональных бюро;

- с) настоятельно рекомендовать государствам-членам активно сотрудничать с Секретариатом ИКАО в области продвижения многоязычия как неотъемлемой части программ и деятельности Организации.

Пункт 19 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО

Совершенствование методов работы в ИКАО

19.1 Комитет принял к сведению представленный Советом документ А40-WP/48 и высоко оценил достижения Организации и ее руководства в области повышения ее эффективности и действенности за последний трехлетний период.

19.2 Комитет также принял к сведению информацию о результатах анализа действующей организационной структуры Секретариата ИКАО, представленную в ходе проведения Секретариатом устного брифинга. Комитет признал, что результаты этого процесса будут представлены в качестве составной части процесса проведения консультаций с государствами-членами посредством механизма консультаций с использованием писем государствам и будут нацелены на выработку сбалансированного и прагматичного решения, в рамках которого реализация стратегических целей ИКАО и удовлетворение интересов государств-членов станет основной темой для рассмотрения в целях обеспечения постоянной актуальности деятельности Организации.

19.3 Комитет рассмотрел представленный Соединенными Штатами Америки документ А40-WP/423, в котором обращается внимание на необходимость совершенствования используемых в ИКАО методов работы, управления и надзора и развития инновационных партнерских отношений с более широким кругом заинтересованных сторон в целях более полного удовлетворения потребностей государств-членов и учета изменяющихся условий.

19.4 Участники дискуссии, признав принципы эффективного управления, прозрачности и самые высокие этические стандарты, отметили, что для повышения степени устойчивости деятельности Организации в быстроизменяющихся условиях и повышения эффективности организационной деятельности, совершенствования механизмов координации и реструктуризации, когда это целесообразно, необходимы дополнительные положительные сдвиги и усилия.

19.5 Учитывая общую поддержку документов А40-WP/48 и А40-WP/423, Комитет согласился свести проекты обеих резолюций в одну резолюцию, озаглавленную "Повышение эффективности и действенности ИКАО". Комитет согласился с тем, что Секретариат будет и впредь регулярно представлять Совету обновленную информацию по данному вопросу и что Совет представит соответствующий доклад на 41-й сессии Ассамблеи.

19.6 В свете проведенного обсуждения Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 19-1. Повышение эффективности и действенности ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что более 50 лет ИКАО действенно и эффективно выполняет свои функции в соответствии с частью II Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции),

принимая во внимание, что основополагающие цели Организации, изложенные в статье 44 Чикагской конвенции, и функции Совета, изложенные в статьях 54 и 55, сохраняют первостепенную важность,

принимая во внимание, что перед Организацией встают новые и быстро изменяющиеся задачи технологического, экономического, природоохранного, социального и правового характера,

принимая во внимание, что Организации необходимо действенно и эффективно решать эти задачи в период финансовых трудностей, которые испытывает авиационное сообщество в целом,

принимая во внимание, что ИКАО необходимо привлекать, поощрять и удерживать высококвалифицированных, адаптивных, мотивированных и наиболее эффективных сотрудников для решения традиционных и возникающих проблем и удовлетворения изменяющихся потребностей государств,

принимая во внимание, что ИКАО необходимы новые инновационные партнерские отношения с заинтересованными сторонами, которые могут располагать дополнительной информацией, опытом, точками зрения и ресурсами для реализации стратегических целей ИКАО,

принимая во внимание, что корпоративная эффективность работы ИКАО и способность получения доступа к дополнительным финансовым ресурсам из государственных и частных источников являются ключевыми факторами, влияющими на реализацию ее программ, подготовку персонала, наращивание потенциала и оказание помощи государствам,

принимая во внимание, что государствам, заинтересованным сторонам и финансирующим организациям необходима своевременная, точная и всеобъемлющая информация о деятельности, политике и показателях работы ИКАО,

1. выражает признательность Совету и Генеральному секретарю за прогресс, достигнутый в разработке ~~Стратегического плана действий~~ бизнес-плана Организации;

2. одобряет уже принятые Советом решения ~~продолжать по разработке Стратегического~~ трехлетнего бизнес-плана, ~~действий~~ продолжать усилия по переходу ИКАО к организации управления, ориентированного на конкретные результаты (RBM), и создать контрольный механизм, включающий ежегодный обзор прогресса путем использования системы управления общеорганизационной деятельностью и отчетности (CMRT);

3. поручает Совету и Генеральному секретарю, в рамках их соответствующей компетенции:

- a) активизировать усилия по разработке ~~Стратегического плана действий на непрерывной~~ основе готовить бизнес-план каждые три года в увязке с процессом системного планирования и подхода RBM, который повышает уровень эффективности,

транспарентности и подотчетности и который определяет ~~эволюцию~~ разработку бюджета ~~по программам~~ Регулярной программы;

- b) предоставить ~~Стратегический~~ бизнес-план действий в распоряжение Договаривающихся государств и представлять его действующий вариант, наряду с докладом о его осуществлении в ходе соответствующего трехгодичного периода, на его действующий вариант каждой очередной сессии Ассамблеи;
- c) предпринять дополнительные конкретные шаги по повышению степени транспарентности, улучшению условий труда на рабочих местах, развитию инновационных новых партнерских отношений с внешними заинтересованными сторонами, повышению организационной эффективности, мобилизации дополнительных ресурсов для увеличения производительности и обеспечения того, что результаты, достигнутые на основе консенсуса, по-прежнему являются основополагающей ценностью и целью ИКАО и ее профильных экспертных органов;
- d) избегать любого возможного конфликта интересов при заключении партнерских соглашений и привлечении добровольного финансирования.

4. *порукает* Совету:

- a) ~~продолжать~~ совершенствовать методы и процедуры работы Ассамблеи в целях повышения транспарентности и эффективности, ~~а также сокращения продолжительности сессий Ассамблеи со вступлением в силу со следующей очередной сессии;~~
- b) осуществить интенсивный обзор процессов принятия решений, методов и процедур работы Совета и его вспомогательных органов в целях усовершенствования, передачи полномочий и повышения эффективности работы Организации;
- c) обеспечить эффективность контрольного механизма с процедурой независимого представления докладов Совету для достижения эффективности, транспарентности и подотчетности в рамках программ.

5. *предлагает* Генеральному секретарю в рамках своей компетенции и впредь выдвигать инициативы, направленные на повышение действенности и эффективности Организации на основе процедурных, управленческих и административных реформ, и представлять Совету доклады по этому вопросу;

6. *предлагает* Совету и Генеральному секретарю при осуществлении положений пунктов 3–5 выше должным образом принимать во внимание не являющийся исчерпывающим перечень соображений в **добавлении** к настоящей резолюции;

~~7. *предлагает* Совету проинформировать государства о ходе осуществления пунктов 3–5 настоящей резолюции к 1 мая 1997 года и представить полный доклад следующей очередной сессии Ассамблеи.~~

7. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A31-2 "Повышение эффективности ИКАО".

ДОБАВЛЕНИЕ
Перечень соображений по обеспечению
повышению эффективности и действенности ИКАО

Процесс системного планирования (пункт 3 а) данной резолюции):

- a) обеспечить прямую и транспарентную увязку между ~~Стратегическим бизнес-планом действий~~ и бюджетом ~~не программ~~ Регулярной программы;
- b) разработать процедуры разработки бюджета ~~не программ~~ Регулярной программы с уделением основного внимания распределению ресурсов на стратегическом уровне и уровне ожидаемых результатов, а не административным деталям ("сверху – вниз", а не "снизу – вверх");
- c) разработать процедуры определения стратегических целей, ожидаемых результатов, ~~приоритетов~~ основных видов деятельности, итоговых результатов и задач наряду с применением показателей оценки производственной деятельности;
- d) разработать в рамках ~~Стратегического бизнес-плана действий~~ более конкретные планы по стратегическим целям ~~силами соответствующих вспомогательных органов (например, посредством адантации Технической программы работы в области аэронавигации), а также различных управлений Секретариата;~~
- e) осуществлять обзоры хода осуществления ~~Стратегического бизнес-плана действий~~ на постоянной основе в рамках Секретариата и на периодической основе – обзоры Советом и вспомогательными органами;
- f) обеспечивать обновление и преемственность самого ~~Стратегического бизнес-плана действий~~ по крайней мере на трехгодичной основе.

Методы и процедуры работы Ассамблеи (пункт 4 а) данной резолюции):

- a) упростить повестку дня и сократить объем документации, сосредоточив внимание на вопросах стратегии и политики высокого уровня, на основных областях приоритетности и распределении ресурсов;
- b) соблюдать сроки, установленные для подготовки и распространения документации;
- c) проводить более экстенсивные брифинги для выборных должностных лиц;
- d) усовершенствовать процедуры представления докладов, в частности избегать не являющегося необходимым дублирования в результате представления и рассмотрения одних и тех же документов в различных органах;
- e) ликвидировать требование о ведении протоколов заседаний комиссий (как это было сделано на временной основе на данной сессии);
- f) усовершенствовать процедуры представления общих заявлений и более строго соблюдать установленные часы заседаний;
- g) внедрить более современные и эффективные процедуры голосования, в особенности при избрании членов Совета.

Примечание. В случае необходимости внести изменения в Постоянные правила процедуры Ассамблеи (Doc 7600) государства нужно уведомлять об этом заблаговременно до начала следующей очередной сессии Ассамблеи, с тем чтобы такие изменения могли приниматься в начале сессии для незамедлительного вступления в силу.

Процессы принятия решений, методы и процедуры работы Совета (пункт 4 b) данной резолюции)

Центральными элементами этого обзора должны быть:

- a) концепция, в соответствии с которой Совет будет и впредь выполнять свои функции и мандат в соответствии с Чикагской конвенцией и будет уделять основное внимание принятию решений на высоком политическом уровне;
- b) выполнение Генеральным секретарем своих обязанностей при принятии руководящих действий и решений в качестве главного исполнительного должностного лица Организации в соответствии со статьей 54 h) Чикагской конвенции.

Контрольный механизм (пункт 4 с) данной резолюции)

Здесь основное внимание уделяется активной **процедуре независимого и прямого** представления докладов Совету об эффективности, транспарентности и подотчетности всех программ ИКАО. Как принято в общей практике ревизий, Генеральный секретарь будет иметь возможность представлять замечания по независимым докладам, но не изменять их.

Другие меры по повышению действенности и эффективности Организации (пункт 5 данной резолюции):

- a) ввести процедуры более своевременной разработки и, при необходимости, изменения документов воздушного права, Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, а также региональных аэронавигационных планов;
- b) уделять больше внимания поощрению ратификации государствами документов по воздушному праву и осуществления Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в максимально широких масштабах во всем мире;
- c) усовершенствовать и ускорить связь с Договаривающимися государствами, прежде всего в том, что касается Стандартов и Рекомендуемой практики, включая более широкое применение электронных способов передачи информации;
- d) расширить автономию, предоставляемую процессу регионального планирования, а также смежные полномочия и ресурсы, предоставляемые региональным отделениям ИКАО, при обеспечении адекватной координации на глобальном уровне;
- e) изучить взаимосвязь между ИКАО и другими органами (авиационными и смежными неавиационными органами как глобальными, так и региональными) в целях определения соответствующих областей ответственности, ликвидации дублирования и создания совместных программ, по мере необходимости;
- f) обеспечить адекватное участие в деятельности ИКАО всех заинтересованных сторон авиационного сообщества, включая поставщиков обслуживания и промышленность;
- g) усовершенствовать планирование сроков и документации, а также сократить продолжительность совещаний ИКАО в целом;
- h) рассмотреть целесообразность и возможность привлечения внешних экспертов, в случае необходимости, для содействия в решении любых из вышеперечисленных вопросов.

Улучшение структуры текста и повышение степени реагирования на письма государствам в целях лучшего понимания SARPS, PANS и глобальных планов

19.7 Комитет рассмотрел представленный Кубой в соавторстве с Аргентиной, Арубой, Белизом, Боливарианской Республикой Венесуэла, Боливией, Бразилией, Гватемалой, Гондурасом, Доминиканской Республикой, Колумбией, Коста-Рикой, Мексикой, Никарагуа, Панамой, Парагваем, Перу, Сальвадором и Ямайкой документ и поддержанный многими другими государствами документ A40-WP/461, касающийся структуры текста принятых Советом ИКАО поправок к SARPS с разными датами начала применения. Комитет признал выгоды, обеспечиваемые улучшением наглядного представления SARPS с разными датами начала применения согласно новой редакционной практикой, однако при этом отметил обеспокоенность относительно нового формата, в частности относительно сложности представления информации о различиях. Комитет рекомендовал ИКАО рассмотреть выявленные проблемы и внести необходимые коррективы для их устранения.

19.8 Комитет рассмотрел документ A40-WP/467, представленный Камеруном. Комитет признал, что существует обеспокоенность низкими показателями реагирования на письма государствам и отсутствием обратной связи с государствами, представляющими замечания, и что

разработка онлайн-системы представления ответов на предлагаемые поправки к SARPS и PANS полностью не завершена, а также отметил, что деятельность, о которой говорится в этом документе, будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 годы и внебюджетных ресурсов. Комитет также проинформировали о том, что Совет рассмотрел оценочный доклад о процессе разработки Стандартов ИКАО и что Секретариат учтет содержащуюся в рабочем документе информацию при реализации рекомендаций этого доклада.

19.9 Комитет рассмотрел документ A40-WP/245, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами. Комитет одобрил информацию, содержащуюся в рабочем документе, и признал, что несмотря на достигнутый ИКАО значительный прогресс в направлении использования основанных на результатах общих принципов управления, предстоит еще выполнить определенный объем работ. Комитет признал, что новые процессы, определяемые Глобальным авиационным планом (ГАНП) и Глобальным планом обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), нацелены на поддержание актуальности глобальных планов и достижение результатов, обратил внимание на рекомендацию, содержащуюся в документе, и согласился с тем, что ее следует передать Рабочим группам по ГАНП и ГПАБ для рассмотрения и принятия мер. Комитет также отметил, что в настоящее время Секретариат осуществляет внедрение ориентированного на реализацию проектов подхода, обеспечивающего увязку программ работы Штаб-квартиры и региональных бюро с ГАНП, ГПАБ и целями устойчивого развития (ЦУР).

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

Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)

20.1 Секретариат ИКАО представил документ A40-WP/49 *"Доклад по инициативе ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)"*, в котором подчеркиваются меры, принятые в ходе последнего трехлетнего периода в целях содействия реализации этой инициативы и стимулирования проектов наращивания потенциала и оказания помощи. Исполнительный комитет отметил важнейшее значение инициативы NCLB для поддержки государств – членов ИКАО в эффективном внедрении SARPS, мер политики, планов и программ ИКАО, обеспечивающих безопасность, надежность, эффективность, экономическую жизнеспособность и экологическую рациональность системы воздушного транспорта.

20.2 Комитет выразил глубокую признательность за инициативу Президента Совета ИКАО в создании NCLB и за конструктивные усилия ИКАО по оказанию технической помощи государствам-членам в целях активизации внедрения SARPS и повышения уровней эффективной реализации (EI) в области безопасности полетов и авиационной безопасности в каждом регионе в поддержку инициативы NCLB.

20.3 Комитет принял к сведению документ A40-WP/88, представленный Азербайджаном, и признал роль региональных бюро ИКАО в оказании непосредственной поддержки государствам – членам ИКАО в эффективном внедрении SARPS и координации оказания помощи в рамках инициативы NCLB.

20.4 Комитет принял к сведению документ A40-WP/107, представленный Европейским союзом от имени Европейского союза и его государств – членов, других государств – участников Европейской конференции гражданской авиации и ЕВРОКОНТРОЛем и поддержанный Новой Зеландией и Канадой, и вновь подтвердил свою поддержку инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" и признал ее вклад в повышение общей эффективности деятельности авиации на глобальном уровне. В целях повышения эффективности деятельности по наращиванию потенциала

Комитет предложил ИКАО активизировать оказание поддержки государствам-членам во внедрении SARPS с использованием соответствующих показателей их успешного внедрения. Признав практические преимущества и взаимодополняемость деятельности по наращиванию потенциала, осуществляемой ИКАО, отдельными государствами, региональными организациями и отраслью, Комитет предложил ИКАО играть координационную и информационную роль между различными заинтересованными сторонами, участвующими в оказании помощи, и поощрять использование существующих механизмов координации планирования и оказания целевой помощи, таких, например, как ASIAP, в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации. Секретариат ИКАО информировал Комитет о том, что разработана схема базы данных по всем проектам наращивания потенциала и оказания помощи в области авиационной безопасности и база данных по проектам технической помощи ASIAP, и эти инструменты могут быть расширены и распространены на другие стратегические цели. Документ A40-WP/107 был дополнен информацией, содержащейся в документе A40-WP/106, где перечислены различные проекты наращивания потенциала и оказания помощи в рамках стратегических целей ИКАО.

20.5 Мексика представила документ A40-WP/437, в котором описывается ее опыт в качестве пользователя системной программы технической помощи (SAP), созданной региональным бюро Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (НАСС) ИКАО. Комитет признал, что аналогичная деятельность по наращиванию потенциала и оказанию помощи осуществляется во всех региональных бюро ИКАО и предложил обмениваться передовой практикой и опытом внедрения SARPS между государствами, учитывая особенности и приоритеты государств, аккредитованных при каждом региональном бюро.

20.6 Комитет рассмотрел документ A40-WP/220, представленный Южной Африкой, и призвал государства активизировать оказание непосредственной помощи другим государствам, например на региональном уровне, в целях повышения эффективности внедрения SARPS с осуществлением соответствующего мониторинга. Секретариат ИКАО информировал Комитет о том, что содействие региональной координации на основе тесного партнерства с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации согласуется с политикой ИКАО в области регионального сотрудничества. Такие усилия дополняют программы, инициированные ИКАО в целях повышения эффективности деятельности по наращиванию потенциала и оказанию помощи (как, например, ASIAP) в области безопасности полетов. Государствам – членам ИКАО было рекомендовано рассматривать их активное участие в таких программах как средство улучшения координации деятельности, связанной с оказанием технической помощи. Такая деятельность может способствовать достижению целей глобальных авиационных планов ИКАО и поддерживать мероприятия ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи, и в соответствии с рекомендациями, содержащимися в документе A40-WP/107, Секретариат ИКАО следует информировать соответствующим образом. С учетом выраженной широкой поддержки представленных документов Комитет согласился рекомендовать Ассамблее:

- a) настоятельно призвать Ассамблею продолжать работу по повышению глобальной осведомленности о важности эффективного внедрения SARPS, мер политики, планов и программ ИКАО, обеспечивающих безопасность, надежность, эффективность, экономическую жизнеспособность и экологическую рациональность системы воздушного транспорта;
- b) настоятельно призвать Генерального секретаря продолжать активизировать деятельность по оказанию технической помощи и техническому сотрудничеству в целях дальнейшей реализации инициативы NCLB, в частности деятельность, связанную с оказанием общей помощи после опубликования новых SARPS;

- c) признать роль региональных бюро ИКАО в обеспечении непрерывной поддержки государств – членов ИКАО в деле эффективного внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) посредством координации изучения опыта и обмена опытом во внедрении SARPS между государствами;
- d) предложить ИКАО применять системный подход к оказанию адресной поддержки государствам и активизировать работу Секретариата по поддержке внедрения, оказанию технической поддержки и помощи;
- e) признать практические преимущества и взаимодополняемость деятельности по наращиванию потенциала, осуществляемой ИКАО, отдельными государствами, региональными организациями и отраслью и поручить ИКАО координировать работу по оказанию адресной поддержки с другими партнерами ASIAP в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации;
- f) рекомендовать государствам и региональным организациям постоянно информировать ИКАО о своей деятельности по оказанию помощи в целях реализации согласованного подхода к оказанию технической помощи, обеспечивающего оптимальное использование имеющихся ресурсов и сокращение дублирования усилий;
- g) поощрять обмен информацией между региональными бюро ИКАО о передовой практике наращивания потенциала и оказания помощи, учитывая, что следует уделять должное внимание особенностям и приоритетам государств, аккредитованных при каждом региональном бюро;
- h) призвать государства инициативно планировать, координировать и выполнять принципы регионального сотрудничества и контролировать результаты в целях повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

20.6.1 Следует отметить, что адресованные ИКАО действия будут осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 годы и за счет внебюджетных взносов.

20.7 Документы А40-WP/233 Индонезии и документ А40-WP/452 Уругвая были представлены в порядке информации.

Тихоокеанские малые островные развивающиеся государства (ТМОРАГ)

20.8 В документе А40-WP/47 Совет представил обновленную информацию о практическом исследовании, связанном с анализом авиационных потребностей тихоокеанских малых островных развивающихся государств (исследование ТМОРАГ), в соответствии с решением 39-й сессии Ассамблеи, указанным в документе А39-WP/501 "Доклад Исполнительного комитета по пункту 28 повестки дня". Исполнительный комитет принял к сведению информацию о рамках, цели, методологии и принципах исследования и выразил признательность Австралии, Китаю, Сингапуру, Соединенным Штатам Америки, Фиджи и Чили за их помощь в натуральной форме и финансовые взносы. Кроме того, Исполнительный комитет был информирован о том, что по проекту выводов и рекомендаций исследования были проведены соответствующие консультации с участием 14 государств, включенных в исследование ТМОРАГ. На 218-й сессии Совета Секретариат ИКАО представит окончательный доклад, направленный на рассмотрение

рекомендаций и разработку дорожной карты внедрения. Принято к сведению, что данные рекомендации могут потребовать мобилизации ресурсов и расширения партнерских отношений с правительствами, частным сектором и соответствующими организациями системы Организации Объединенных Наций.

20.9 Комитет рассмотрел документ А40-WP/210, представленный Австралией в соавторстве с Новой Зеландией, Самоа, Сингапуром, Тонгой и Тихоокеанским управлением по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO), и принял к сведению сложные демографические и эксплуатационные условия небольших островных государств, расположенных в Азиатско-Тихоокеанском регионе. Документ А40-WP/210 призывает к оказанию адекватной поддержки в целях повышения уровня внедрения SARPS в области безопасности полетов, а также в области аэронавигационного потенциала и эффективности с уделением особого внимания ТМОРАГ в соответствии с Пекинской декларацией и финансированию аналитического исследования потребностей ТМОРАГ ИКАО.

20.10 Документ А40-WP/310 был представлен Папуа-Новой Гвинеей от имени Вануату, Маршалловых Островов, Федеративных штатов Микронезии, Науру, Островов Кука, Палау, Самоа, Соломоновых Островов, Тонги, Тувалу и Фиджи. В документе подчеркивается ряд проблем ТМОРАГ, связанных, в частности, с их ограниченными ресурсами, удаленностью и подверженностью стихийным бедствиям, а также важное значение авиации для социально-экономического развития этих государств. В этом контексте документ А40-WP/310 одобряет усилия, предпринимаемые ИКАО и государствами-донорами для обеспечения проведения исследования ТМОРАГ.

20.11 Новая Зеландия представила документ А40-WP/385, в котором подчеркивается осуществляемая ею разнообразная деятельность в поддержку ТМОРАГ в области безопасности полетов и авиационной безопасности. Новая Зеландия также отметила важность аналитического исследования потребностей ТМОРАГ ИКАО в укреплении регионального подхода к поддержке ТМОРАГ и в содействии их участию в выполнении последующих рекомендаций.

20.12 Исполнительный комитет отметил широкую поддержку, выраженную государствами в отношении рекомендаций, включенных в рабочие документы. Он также признал, что опыт, накопленный посредством разработки исследования ТМОРАГ, может быть полезен для других малых островных развивающихся государств.

20.13 В частности, Комитет отметил, что ряд государств обратили внимание на необходимость выделения соответствующих ресурсов региональному бюро АРАС ИКАО с учетом особенностей тихоокеанских малых островных развивающихся государств. Комитет также отметил необходимость оказания дополнительной поддержки для выполнения рекомендаций, вытекающих из исследования ТМОРАГ. В этой связи Исполнительный комитет рекомендовал Ассамблее:

- a) призвать уделить должное внимание результатам исследования ТМОРАГ при стратегическом планировании деятельности ИКАО;
- b) поручить Совету рассмотреть рекомендации, содержащиеся в исследовании, и разработать карту внедрения;
- c) поручить Секретариату определить, каким образом извлеченные уроки и рекомендации, вытекающие из исследования ТМОРАГ, могут принести пользу другим малым островным развивающимся государствам (МОРАГ).

20.14 Рекомендуется, чтобы все действия, направленные на лучшее обеспечение реализации Пекинской декларации (на региональном и национальном уровнях), содействие прогрессу в достижении глобальных целей ИКАО и поддержку выполнения рекомендаций, вытекающих из исследования ТМОРАГ, рассматривались с учетом существующих приоритетов, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

Пункт 21 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. Цели в области устойчивого развития (ЦУР)

21.1 Комитет принял к сведению документ А40-WP/45, представленный Советом, в котором содержится обзор обширной деятельности в поддержку достижения Целей в области устойчивого развития (ЦУР). Комитет высоко оценил то, каким образом ИКАО распространяет информацию о преимуществах авиации в поддержку ЦУР, а также тот факт, что авиация все в большей мере упоминается в добровольных национальных обзорах, в которых сообщается о прогрессе в достижении ЦУР. В особенности Комитет приветствовал сравнительный анализ ИКАО в отношении ЦУР, результаты ежегодного Всемирного авиационного форума ИКАО (IWAF) и информационно-разъяснительную деятельность Авиационного партнерства для устойчивого развития. Комитет принял к сведению разработку инструктивных указаний для государств в целях создания национального механизма авиационного планирования и разработку основных принципов развития партнерских отношений для более эффективного управления партнерскими отношениями в поддержку ЦУР. Он выразил признательность ИКАО за работу в области инноваций.

21.2 Комитет также выразил признательность ИКАО за мониторинг хода реализации ЦУР в качестве официального наблюдателя Межучережденческой и экспертной группы по показателям достижения Целей устойчивого развития (МЭГ-ЦУР), а также учреждениям, ответственным за достижение показателя 9.1.2 ЦУР *"Объемы пассажирских и грузовых перевозок по видам транспорта"*. Комитет поддержал пересмотренную резолюцию, содержащуюся в А40-WP/45, которая предлагает Ассамблее рекомендовать государствам сообщать о роли авиации в качестве фактора, способствующего устойчивому развитию, в своих докладах о результатах добровольного национального обзора, представляемых на Политическом форуме ООН высокого уровня по устойчивому развитию (HLPF), и рекомендует государствам включать четкие ссылки на ЦУР в свои национальные планы развития авиации с целью продемонстрировать вклад авиации в достижение ЦУР ООН и в национальную экономику. Комитет рекомендовал ИКАО активизировать информационно-разъяснительную работу и сотрудничество с заинтересованными сторонами и международными организациями, с тем чтобы нагляднее отразить роль авиации в части ЦУР.

21.3 Предлагаемые в А40-WP/45 действия будут осуществлены при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и за счет внебюджетных взносов.

21.4 Комитет принял к сведению документ А40-WP/189, в котором Международный совет аэропортов (МСА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет деловой авиации (МСДА) и Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) наглядно демонстрируют, что воздушный транспорт вносит значительный вклад в глобальный экономический рост и социальное развитие.

21.5 Комитет высоко оценил действия, содержащиеся в документе А40-WP/189. В них Ассамблее предлагается принять к сведению доклад *Aviation: Benefits Beyond Borders 2018* Группы действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ) и содержащиеся в нем выводы о том, каким

образом воздушный транспорт поддерживает глобальное общество и ЦУР. Государствам-членам также следует повсеместно использовать эти данные для освещения вклада авиации в ЦУР.

21.6 Комитет также принял к сведению информационный документ А40-WP/199, представленный ИАТА, и информационный документ А40-WP/488, представленный МСА.

21.7 В свете дискуссии Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 21/1. 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 государств (МОСТРАГ), так как он обеспечивает их связь с миром,

признавая, что связность сети воздушного транспорта имеет огромное значение для экономической, социальной и территориальной целостности государств-членов и их населения,

признавая, что выгоды воздушного транспорта могут быть реализованы только в том случае, если государства будут располагать безопасной, эффективной, надежной, 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 планов, политики и программ, связанных со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО, 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, обеспечивающими баланс экономических, социальных и экологических компонентов устойчивого развития,

напоминая, что масштаб и амбициозность Повестки 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),

признавая, что Политический форум ООН высокого уровня по устойчивому развитию является основным местом, где государства в докладах о результатах добровольного национального обзора (VNR) ежегодно представляют обновленную информацию о прогрессе и вызовах в области достижения ЦУР на национальном уровне,

признавая важность глобальных рамок для поддержки стратегических целей ИКАО,

признавая важность эффективной реализации основанных на глобальных рамках региональных и национальных планов и инициатив,

1. *настоятельно призывает* государства-члены признать значительный вклад, вносимый авиацией в обеспечение устойчивого развития в виде стимулирования занятости, развития торговли и туризма и экономического развития в других областях на национальном, региональном и глобальном уровнях, а также путем оказания содействия гуманитарному и кризисному реагированию на бедствия и чрезвычайные ситуации в области здравоохранения;

2. *порукает* Совету и Генеральному секретарю продемонстрировать в рамках их соответствующей компетенции, что ИКАО продолжает выступать выразителем интересов авиации путем повышения осведомленности государств-членов, включая соответствующие полномочные органы за пределами сектора воздушного транспорта, Организации Объединенных Наций, сообщества доноров и всех заинтересованных сторон о вкладе авиации в устойчивое развитие и достижение ЦУР;

3. *настоятельно призывает* государства-члены сообщать о роли авиации в качестве фактора, способствующего устойчивому развитию, в своих VNR посредством выявления ее взаимосвязи с различными ЦУР;

4. *рекомендует* государствам-членам включать четкие ссылки на ЦУР ООН в свои соответствующие национальные планы с целью продемонстрировать вклад авиации в достижение ЦУР ООН и в национальную экономику;

5. *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;

6. *порукает* Генеральному секретарю рассмотреть особые потребности и характерные особенности НРС, РСНВМ и МОСТРАГ, определенные в рамках Организации Объединенных Наций, в целях координации, определения приоритетов, упрощения формальностей и реализации программ предоставления помощи, ориентированных на развитие их систем воздушного транспорта;

7. *порукает* Генеральному секретарю, где это применимо, продолжать осуществлять мониторинг и анализ вклада в достижение ЦУР посредством реализации стратегических целей и программ работы ИКАО;

8. *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 государствами-членами и приоритетное значение в их планах развития;

9. *просит* Генерального секретаря развивать существующие и устанавливать новые партнерские отношения с государствами-членами, авиационной отраслью, системой Организации Объединенных Наций, международными и региональными организациями, финансовыми учреждениями, донорами и другими заинтересованными сторонами для оказания помощи государствам-членам в развитии их систем воздушного транспорта в целях внесения тем самым вклада в дело достижения ЦУР;

10. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А39-25 о Целях в области устойчивого развития, сформулированных в Повестке дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года.

Пункт 22 повестки дня. Мобилизация ресурсов и добровольные фонды

22.1 Комитет принял к сведению документ А40-WP/50, представленный ИКАО. Он принял к сведению, что общий объем добровольных взносов в фонды ИКАО увеличился на 123 % в период 2016–2018 гг. и 2013–2015 гг. Комитет выразил признательность США, Китаю и Канаде, являющимися тремя главными государствами-донорами ИКАО. Он также выразил благодарность 133 государствам, которые оказали поддержку ИКАО путем безвозмездного предоставления персонала, включая специалистов, прикомандированных на короткий или длительный срок, и/или организации конференций, мероприятий, саммитов, совещаний и практикумов.

22.2 Комитет отметил бесценный вклад государств-членов, которые являются принимающими сторонами подразделений ИКАО, начиная со Штаб-квартиры и кончая региональными бюро, а именно Канаду, Мексику, Перу, Францию, Египет, Сенегал, Кению, Таиланд, а также Китай, как принимающую сторону филиала регионального бюро.

22.3 Комитет с интересом принял к сведению различные фонды и их цель, а также подробную информацию о взносах и расходах по каждому добровольному фонду и высоко оценил средства и процедуры, разработанные для дальнейшего повышения мобилизации добровольных ресурсов.

22.4 Комитет признал необходимость диверсифицировать состав доноров и приветствовал возможность стратегического участия финансовых учреждений для поддержки авиационного сектора. Эти действия будут предприняты при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и за счет внебюджетных взносов. Таким образом, Комитет поддержал обновленную резолюцию, включенную в документ А40-WP/50.

22.5 В заключение Исполнительный комитет высоко оценил инициативы и достижения Секретариата в мобилизации добровольных ресурсов. Далее Комитет выразил признательность за усилия Секретариата, направленные на укрепление подотчетности, повышение управленческой эффективности и транспарентности, поскольку это повысит действенность усилий ИКАО по мобилизации ресурсов со стороны доноров.

22.6 В свете проведенной дискуссии Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

Резолюция 22/1. 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 A39-12, A39-14, A39-16, A39-18, A38-2, A38-5, A38-7, A38-15, A37-16, A36-17, A36-18, A35-15, A33-1, A33-9, A29-13 и A22-19, 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 экологических 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 вести работу с финансовыми учреждениями, отдавать приоритет авиационному сектору в части финансирования для реализации проектов по оказанию помощи и национальных проектов в поддержку инициативы NCLB;

5. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить национальное финансирование для устойчивого развития воздушного транспорта и *рекомендует* им при необходимости обращаться за помощью к ИКАО;

6. *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;

7. *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;

8. *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.

9. *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);

10. *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;

11. *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;

12. заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А39-26 по мобилизации ресурсов.

Пункт 23 повестки дня. Программа технической помощи

Техническая помощь ИКАО

23.1 Комитет рассмотрел представленный Советом документ А40-WP/4, содержащий информацию о Программе технической помощи ИКАО в области безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды на текущий трехлетний период (2017–2019 гг.). Комитет принял к сведению информацию о работе в области внедрения, осуществляемой ИКАО в течение текущего трехлетнего периода, которая охватывает все стратегические цели, и призвал государства и впредь оказывать поддержку работе ИКАО в партнерстве со всеми заинтересованными сторонами. В документе А40-WP/4 подтверждается неизменная приверженность ИКАО делу оказания помощи государствам, которые не достигли целевых показателей в области улучшения своих авиационных систем, что является важнейшим элементом инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). На глобальном уровне за текущий трехлетний период государства повысили уровень эффективного внедрения (EI) критических элементов для создания системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности соответственно на 3,07 и 0,67 %. Комитет пришел к выводу о том, что продолжающаяся поддержка и вклад со стороны государств и промышленности играют ведущую роль в развитии авиационных систем государств, а также в устранении вероятных и серьезных проблем, таких как вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), и вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC). В этой связи Комитет настоятельно призвал Ассамблею оказать поддержку нуждающимся в помощи государствам и продолжать вносить вклад в эту работу.

23.2 Комитет рассмотрел документ А40-WP/129, представленный Канадой и Новой Зеландией, в котором содержится призыв к укреплению и синхронизации работы по оказанию технической помощи и расширению участия региональных бюро в вопросах технической помощи, особенно, как отмечалось некоторыми государствами, применительно к Азиатскому и Тихоокеанскому бюро (АРАС). Комитет признал важность использования согласованного и синхронизированного подхода всеми заинтересованными сторонами, включая ИКАО, в отношении предназначенной для государств деятельности по оказанию технической помощи. Комитет одобрил содержащиеся в документе рекомендации, которые позволят укрепить процесс оказания технической помощи государствам на безопасной, надежной, устойчивой и эффективной основе. Кроме того, Комитет признал преимущества, которые несут с собой инициативы в области технической помощи, и, как также отмечалось, преимущества, связанные с деятельностью Партнерства по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) и региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO).

23.3 Комитет рассмотрел документ A40-WP/319, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени ее 54 государств-членов⁹, и отметил достижения в области повышения безопасности полетов в регионе Африки/Индийского океана (AFI) посредством осуществления в текущем трехлетнем периоде Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI). Комитет высказался за продолжение осуществления плана AFI в следующем трехлетнем периоде на основе достижений, которых удалось добиться на сегодняшний день, не только для сохранения достигнутого прогресса, но и для дальнейшего повышения уровня безопасности полетов в регионе.

23.4 Были приняты к сведению информационные документы Канады (A40-WP/441), государств – членов Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА¹⁰) (A40-WP/77 Revision No. 1), Индонезии (A40-WP/511) и Венесуэлы (A40-WP/493 Revision No 1).

План AFI SECFAL

23.5 Комитет рассмотрел документ A40-WP/63, представленный Советом, и отметил прогресс, достигнутый в осуществлении Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL). Комитет подчеркнул важность создания региональных механизмов для решения задач в области авиационной безопасности и упрощения формальностей в Африке, необходимость укрепления и координирования миссий по оказанию технической помощи в Африке в рамках Системы по совместному использованию экспертов региона AFI в области безопасности и упрощения формальностей (AFI-CES) и совместной работы для недопущения дублирования усилий по оказанию помощи государствам Африки при реализации GAsEP и региональных целей, а также усилий, предпринимаемых в целях обеспечения политической воли. Комитет одобрил предложение обновить резолюцию Ассамблеи A39-38 о Плане AFI SECFAL, настоятельно призвав государства – члены региона AFI взять на себя обязательства по достижению целей и задач Плана AFI SECFAL. Он также отметил необходимость продолжения стратегии мобилизации ресурсов в сочетании с кампанией Совета ИКАО и Секретариата ИКАО, направленной на увеличение объема финансовых ресурсов, необходимых для обеспечения устойчивости механизма финансирования для эффективной реализации Плана.

23.6 Комитет постановил представить для принятия пленарному заседанию следующую резолюцию, заменяющую резолюцию A39-38 Ассамблеи:

⁹ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

¹⁰ Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

Резолюция 23-1. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке

Ассамблея,

принимая во внимание чрезвычайную важность наращивания согласованных усилий под руководством ИКАО для устранения серьезных недостатков в области авиационной безопасности и упрощения формальностей в регионе Африки/Индийского океана (АФИ), которые негативно сказываются на функционировании и дальнейшем развитии международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что Совет Безопасности ООН в резолюции 2396 (2017) с удовлетворением отмечает решение ИКАО о введении согласно Приложению 9 "Упрощение формальностей" стандарта, касающегося использования государствами-членами систем предварительной информации о пассажирах (АРІ), и признавая, что многие государства – члены ИКАО еще не придерживаются этого стандарта, в п. 11 постановил, что в соответствии с п. 9 резолюции 2178 (2014) и стандартом, введенным ИКАО, государства – члены ИКАО должны создать системы АРІ и требовать, чтобы авиационные компании, действующие на их территории, предоставляли АРІ соответствующим национальным полномочным органам,

принимая во внимание, что Совет Безопасности ООН также в п. 12 резолюции 2396 (2017) постановил, что "государства-члены должны развивать потенциал для сбора, обработки и анализа, в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, данных записей регистрации пассажиров и обеспечивать, чтобы эти данные использовались всеми их компетентными национальными органами и доводились до их сведения, при полном уважении прав человека и основных свобод, в целях предотвращения, выявления и расследования правонарушений террористического характера и поездок, связанных с террористической деятельностью, и призвал далее государства-члены, Организацию Объединенных Наций и другие международные, региональные и субрегиональные организации предоставлять государствам-членам техническую помощь, ресурсы и поддержку в наращивании потенциала для реализации таких возможностей и рекомендовал государствам-членам обмениваться, сообразно обстоятельствам, данными записей регистрации пассажиров (PNR) с соответствующими или заинтересованными государствами-членами в целях выявления иностранных боевиков-террористов, возвращающихся в страны своего происхождения или гражданства либо совершающих поездки или перемещающихся в третьи страны, прежде всего всех лиц, включенных в перечень Комитетом, учрежденным резолюциями 1267 (1999), 1989 (2011) и 2253 (2015), а также настоятельно призвал ИКАО разработать, совместно со своими государствами-членами, стандарт для сбора, использования, обработки и защиты данных записей регистрации пассажиров",

отмечая, что Совет ИКАО предпринял шаги для решения вопросов, касающихся обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей, посредством утверждения Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План АФИ SECFAL) в качестве программы ИКАО,

отмечая значительные усилия, предпринимаемые совместно с Комиссией Африканского союза (КАС) и Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) для подтверждения политической приверженности в Африке, а также принятие Виндхукской декларации и конкретных целей в ходе Конференции на уровне министров по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке, состоявшейся в апреле 2016 года в Виндхуке (Намибия), которые были одобрены на Саммите глав государств и правительств Африканского союза (АС) 1 июля 2017 года в Аддис-Абебе (Эфиопия),

признавая, что многие Договаривающиеся государства в регионе AFI могут не располагать достаточными техническими и финансовыми возможностями для обеспечения соответствия требованиям Чикагской конвенции и ее Приложений и поэтому обращаются к ИКАО, партнерам по развитию, отрасли и другим заинтересованным сторонам для получения технической и консультативной помощи,

признавая необходимость координации под руководством ИКАО действий всех заинтересованных сторон, занимающихся оказанием помощи государствам региона AFI,

признавая, что ИКАО могут потребоваться дополнительные ресурсы для успешного выполнения координирующих функций,

принимая во внимание готовность международного сообщества оказать помощь региону AFI, взяв в кратчайшие сроки четкие и твердые обязательства по реализации Плана AFI SECFAL,

1. *настоятельно призывает* государства – члены региона AFI взять на себя обязательства по реализации целей и задач, содержащихся в Плане AFI SECFAL;

2. *настоятельно призывает* государства-члены предложить эксплуатантам воздушных судов, выполняющим международные воздушные перевозки, принимать участие в системах электронного обмена данными посредством предоставления предварительной информации о пассажирах в целях обеспечения максимальных уровней эффективности при обработке пассажиропотоков в международных аэропортах;

3. *просит* государства-члены, которые пока не сделали этого, развивать потенциал для сбора, обработки и анализа данных записей регистрации пассажиров (PNR) и обеспечивать, чтобы данные PNR использовались всеми их компетентными национальными органами и доводились до их сведения, при полном уважении прав человека и основных свобод, в целях предотвращения, выявления и расследования правонарушений террористического характера и поездок, связанных с террористической деятельностью;

4. *призывает* государства – члены региона AFI к укреплению регионального сотрудничества в целях оптимизации использования и распределения имеющихся ресурсов посредством реализации региональных и субрегиональных проектов и применения Региональной системы совместного использования экспертов региона AFI (CES) во всех областях, связанных с обеспечением контроля в сфере авиационной безопасности и упрощением формальностей;

5. *призывает* все государства-члены, организации системы ООН (в особенности ПРООН, УНП ООН, Контртеррористический комитет Совета Безопасности и другие), авиационную отрасль, финансовых и других доноров поддержать План AFI SECFAL и работать совместно с ИКАО над его реализацией;

6. *порукает* Совету обеспечить ведущую роль ИКАО в процессе координации действий, инициатив и стратегий реализации, направленных на достижение целей и задач Плана, для содействия устойчивому прогрессу в обеспечении авиационной безопасности и упрощении формальностей в регионе AFI и выделения из регулярного бюджета ресурсов на реализацию Плана и соответствующим региональным бюро;

7. *порукает* Совету осуществлять План AFI SECFAL в соответствии с принципами бизнес-плана, практикой управления программами и имеющимися ресурсами;

8. *порукает* Совету отслеживать и оценивать ход осуществления Плана в регионе АFI в течение всего трехлетнего периода и представить доклад о достигнутом прогрессе на следующей сессии Ассамблеи;

9. Заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А39-38.

23.7 Комитет рассмотрел документ А40-WP/288 (Revision No. 1, только на английском языке), представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени ее 54 государств – членов¹¹, и высоко оценил прогресс, достигнутый в осуществлении Плана АFI SECFAL. В частности, Комитет подчеркнул важность создания Системы совместного использования экспертов региона АFI в области авиационной безопасности и упрощения формальностей (AFI-CES) в качестве средства оказания помощи государствам и поддержал реализацию программы работы, а именно вклад группы экспертов в деятельность в рамках Плана АFI SECFAL и АКГА по оказанию помощи государствам посредством технических миссий по существующим или потенциальным вопросам, вызывающим значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC), а также по другим недостаткам в сфере авиационной безопасности и упрощения формальностей.

Пункт 24 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность

24.1 На своем 8-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о *Техническом сотрудничестве. Политика и деятельность в области технического сотрудничества* на основе документа А40-WP/66, представленного Советом ИКАО, и информационного документа, представленного Межгосударственным авиационным комитетом (А40-WP/109).

24.2 В документе А40-WP/66 Совет представил обновленную информацию о реализации политики и стратегии ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи. В документе подчеркивается, что, с одной стороны, Организация продолжает осуществлять Программу технической помощи, которая оказывает поддержку государствам за счет ресурсов регулярного бюджета и взносов в добровольные фонды ИКАО, выделяемые в соответствии с установленными принципами и критериями приоритетности с акцентом, главным образом, на устранении недостатков, выявленных в ходе проверок ИКАО. С другой стороны, Программа технического сотрудничества оказывает поддержку государствам и их органам в разработке и реализации их проектов в области гражданской авиации, финансируемых самими правительствами, донорами, финансовыми учреждениями и организациями частного сектора на основе возмещения расходов. В докладе упоминается о том, что Программа технического сотрудничества является постоянным приоритетным видом деятельности Организации, и в добавлении А приводится анализ результатов выполнения Программы с финансовой и оперативной точки зрения за трехлетний период 2016–2018 гг. с указанием результатов в сравнении с двумя предыдущими трехлетиями, а в добавлении В содержится информация о результатах деятельности Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОSC) за отчетный период. В дополнение к этому в добавлении С приводится краткая информация о достигнутых результатах по стратегическим целям. В докладе также представлена информация о значительных мероприятиях, проведенных в Управлении технического сотрудничества (ТСВ) за трехлетний период, что подтверждает обязательство ИКАО относительно постоянного укрепления роли Управления в качестве

¹¹ Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан.

поставщика дополнительных видов обслуживания, включая приведение его системы менеджмента качества (СМК) в соответствие с требованиями Стандарта ISO 9001:2015 и постоянное развитие Системы управления бизнес-процессами (BPMS), предназначенной для автоматизации и оптимизации рабочих процессов с целью содействия мониторингу в режиме реального времени и представления подробной отчетности в отношении всех реализуемых проектов. В нем также делается ссылка на утверждение Советом ИКАО политики в области санкций в отношении поставщиков в целях усиления контроля за закупочной деятельностью, а также сообщается о разработке плана привлечения талантов для решения проблемы существующего дефицита основных авиационных специалистов, а также о постоянной реализации Программы ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV). На стратегическом уровне в докладе подчеркивается разработка усиленных мер по обеспечению качества с участием соответствующих управлений и новые информационно-разъяснительные функции, порученные региональным бюро в результате целостного анализа существующих организационных и административных механизмов, регулирующих предоставление технического сотрудничества и технической помощи в Организации. В докладе также сообщается об утверждении Советом включения Международного информационно-координационного центра подготовки авиационного персонала (GAT) в структуру ТСВ и о согласовании до конца 2020 года деятельности в области технического сотрудничества и технической помощи. В добавлении D к настоящему документу предлагаются небольшие изменения для принятия Ассамблеей к резолюции А39-16 Ассамблеи *"Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи"* с целью внесения необходимых редакционных поправок.

24.3 В документе А40-WP/109, представленном Межгосударственным авиационным комитетом (МАК), содержится информация об основных направлениях реализации совместного проекта "Повышение безопасности полетов и поддержание летной годности в Содружестве независимых государств" (COSCAP-CIS). В нем отмечаются результаты, достигнутые за последние 20 лет в области подготовки путем многостороннего сотрудничества с компаниями Эрбас, Боинг, Джeneral Электрик и Ильюшин в проведении более 150 мероприятий, таких как семинары, конференции и курсы подготовки для более 11 000 авиационных специалистов из 20 государств и 10 международных организаций. Проведенная в рамках данного проекта подготовка касалась безопасности полетов и летной годности.

24.4 Исполнительный комитет отметил, что результаты оперативной деятельности в рамках Программы ИКАО по техническому сотрудничеству за отчетный период 2016–2018 гг. вызывают постоянный интерес у государств, доноров и частных организаций, при этом общий объем освоения Программы составил 356,2 млн долл. США и было реализовано в среднем 107 проектов в год в более 138 государствах и 10 организациях во всех регионах. В рамках оперативной деятельности Программа играет важную роль в оказании поддержки государствам-членам в привлечении 1061 международного специалиста для работы на местах, найме 2566 национальных экспертов, проведении подготовки 19 565 авиационных специалистов гражданской авиации, а также в закупке основного оборудования для гражданской авиации на сумму 217,3 млн долл. США.

24.5 Комитет приветствовал принятые Управлением технического сотрудничества в текущем трехлетии меры, направленные на повышение качества предоставляемых государствам-членам услуг за счет большей транспарентности, подотчетности и высочайших стандартов качества. Следует отметить, что особо актуальным стало приведение системы менеджмента качества управления в соответствие с требованиями Стандарта 9001:2015, а также разработка и усиление мер по обеспечению качества проектов технического сотрудничества и технической помощи путем расширения их сферы охвата, перераспределения функций и обязанностей, участия основных заинтересованных сторон ИКАО и новых информационно-разъяснительных функций

региональных бюро. Комитет был проинформирован о внедрении в ближайшее время доступной для государств онлайн-платформы, которая облегчит финансовый и оперативный мониторинг в реальном времени этапов реализации проектов.

24.6 Признавая важность обмена информацией, приоритизации потребностей и мобилизации ресурсов для мероприятий по наращиванию потенциала, Комиссия рекомендовала Ассамблее призвать государства, международные организации и доноров объединить усилия в деле оказания целенаправленной поддержки на региональном или государственном уровне за счет инициатив по сотрудничеству, таких как Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP), и поддержала предложение о централизованной координации и контроле внутри ИКАО.

24.7 Принимая во внимание функции ИКАО по разработке стандартов, проведению проверок и оказанию технической помощи, Комитет признал необходимость в дальнейшем согласовании мероприятий в области технической помощи и технического сотрудничества, с тем чтобы обеспечить гармонизированный, последовательный и действенный подход со стороны различных органов в рамках Организации, занятых в оказании поддержки реализации во избежание тем самым ненужного дублирования, конфликта интересов и конкуренции в отношении ограниченных ресурсов.

24.8 Исполнительный комитет признал, что первоочередной задачей по-прежнему остается содействие глобальной гармонизации внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, с тем чтобы все государства имели доступ к значительным социально-экономическим выгодам безопасного, надежного и устойчивого воздушного транспорта. Секретариат приложит дополнительные усилия в деле оказания поддержки развивающимся странам с помощью Программы ИКАО по техническому сотрудничеству в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB). Вследствие этого Комитет рекомендовал Ассамблее по-прежнему поддерживать данную Программу, признав ее важность для сотрудничества и мероприятий по наращиванию потенциала, направленных на оказание помощи государствам в совершенствовании их систем гражданской авиации и смежной инфраструктуры, а также на укрепление их потенциала в области людских ресурсов.

24.9 В свете проведенной дискуссии Исполнительный комитет предлагает Ассамблее:

- a) напомнить Договаривающимся государствам, планирующим развитие или совершенствование своих инфраструктур гражданской авиации, принимать во внимание преимущества использования для своих проектов в области гражданской авиации Программу ИКАО по техническому сотрудничеству;
- b) настоятельно призвать Договаривающиеся государства при реализации с помощью ИКАО проектов по развитию гражданской авиации уделять первоочередное внимание выводам и рекомендациям Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), а также другим источникам, например выводам и решениям региональных групп по планированию и осуществлению проектов (PIRG) и региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG), в целях устранения выявленных недостатков, разрешения вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности (SSC и SSCes), а также использования возможностей

совершенствования деятельности во всех областях гражданской авиации, внося в то же время непосредственный вклад в достижение стратегических целей ИКАО;

- с) настоятельно призвать Договаривающиеся государства, финансовые учреждения, авиационную отрасль и другие заинтересованные стороны оказывать устойчивую поддержку в области финансирования и людских ресурсов в рамках Программы ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV) в целях развития потенциала в государствах-бенефициариях во внедрении SARPS ИКАО, а также содействия самодостаточности и росту;
- d) поручить Генеральному Секретарю повышать осведомленность государств, органов частного сектора и доноров в части преимуществ обращения в ИКАО за поддержкой в деле реализации проектов по наращиванию потенциала и развитию инфраструктуры в области гражданской авиации;
- e) поручить Генеральному Секретарю улучшать координацию и согласование мероприятий в области технической помощи и технического сотрудничества, с тем чтобы обеспечить гармонизированный, последовательный и действенный подход среди различных органов внутри Организации, занятых в оказании поддержки внедрению во избежание тем самым ненужного дублирования, конфликта интересов и конкуренции в отношении ограниченных ресурсов.

24.10 Комитет также согласился представить для принятия пленарным заседанием приведенную ниже резолюцию, представленную Советом в документе A40-WP/66 "*Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи*":

Резолюция 24/1. 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 40-й сессии Ассамблеи;

2. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A39-16.

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 резолюция А39-23 настоятельно призывает государства-члены, отрасль, финансовые учреждения, доноров и другие заинтересованные стороны осуществлять координацию и сотрудничество друг с другом и оказывать поддержку деятельности по оказанию помощи в соответствии с глобальными и региональными приоритетами, устанавливаемыми ИКАО, избегая таким образом дублирования усилий,

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 продолжают приниматься 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 улучшение сотрудничества и координации деятельности ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи следует добиваться путем четкого разграничения полномочий и видов деятельности каждого управления в целях предотвращения дублирования и избыточности;

6. *подтверждает*, что в случае возникновения финансового дефицита в AOSC по итогам любого финансового года такой дефицит должен вначале покрываться из накопленного излишка в Фонде AOSC и лишь в крайнем случае допускается обращаться за помощью в бюджет Регулярной программы;

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 уровня безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, охраны окружающей среды и экономического развития 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 (LDC) 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 объем предоставляемых государствам услуг, связанных с обеспечением безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития и охраны окружающей среды, 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 поддержанию 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. *просит* Генерального секретаря усилить применение системного подхода Организации в рамках целенаправленной деятельности по оказанию технической поддержки, направленной на создание надежных и устойчивых государственных систем контроля;

4. *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;

5. *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;

6. *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;

7. *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 на всех этапах процесса закупки;

8. *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;

9. *просит* Генерального секретаря стимулировать широкое использование показателей эффективности для объективной оценки влияния деятельности в области технического сотрудничества и технической помощи на внедрение SARPS ИКАО;

10. *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;

11. *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.

Пункт 25 повестки дня. Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала

25.1 По пункту 25 повестки дня Исполнительный комитет рассмотрел документ А40-WP/64, озаглавленный "*Деятельность ИКАО по подготовке специалистов гражданской авиации и наращиванию потенциала*", в котором представлен краткий обзор деятельности и достижений ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации после 39-й сессии Ассамблеи. В нем также содержится информация о реализации политики ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации, деятельности сети учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ), а также о деятельности в сфере профессиональной подготовки и высшего образования, способствующей выполнению Программы по подготовке следующего поколения авиационных специалистов (NGAP). Комитет одобрил этот рабочий документ и рекомендовал государствам-членам оказывать ИКАО поддержку в деле создания во всех регионах новых партнерств по подготовке персонала, разработке альтернативных методов обучения, облегчающих доступ к подготовке (например, дистанционное обучение), и продвижении этих новых методов среди своих участников авиационного рынка. Комитет рекомендовал государствам-членам воспользоваться услугами Программы TRAINAIR PLUS ИКАО (TRP) и поддержал расширение сети ее участников, с тем чтобы разрабатывать, внедрять учебные программы и обмениваться ими для повышения квалификации авиационных специалистов, и рекомендовал Совету активно пропагандировать осуществляемую ИКАО деятельность по подготовке персонала среди государств-членов, с тем чтобы улучшить осведомленность о ней во всех регионах.

25.2 Представленные ИКАО, государствами-членами и международными организациями рабочие документы были разбиты на три группы и были представлены Комитету следующим образом:

- a) группа 1, посвященная подготовке персонала и наращиванию потенциала: А40-WP/64, А40-WP/67, А40-WP/163, А40-WP/164, А40-WP/237, А40-WP/414;
- b) группа 2, посвященная развитию профессиональных качеств: А40-WP/131, А40-WP/238, А40-WP/477;
- c) группа 3, посвященная подготовке персонала по аэронавигационным и авиатранспортным дисциплинам: А40-WP/115, А40-WP/130, А40-WP/206, А40-WP/239, А40-WP/240, А40-WP/444, А40-WP/408, А40-WP/497, А40-WP/512, А40-WP/565.

25.3 Комитет рассмотрел документ А40-WP/67, представленный организацией КОЕСНА от имени Белиза, Гватемалы, Гондураса, Коста-Рики, Никарагуа и Сальвадора. Этот документ озаглавлен *"Центральноамериканская модель управления подготовкой авиационного персонала"* и информирует Ассамблею о модели управления подготовкой авиационного персонала в Центральной Америке. Он согласуется с осуществляемой в ИКАО деятельностью по подготовке кадров по линии Международного информационно-координационного центра подготовки авиационного персонала (GAT) (например, сотрудничество в рамках сети TPP и использование автоматизации в процессе обучения, к примеру электронной системы управления TRAINAIR PLUS и других средств, подпадающих под концепцию интеллектуального обучения в авиации).

25.4 В документе А40-WP/163, представленном Эфиопией, представлен обзор пробелов в сфере гражданской авиации, связанных с недостаточной подготовкой специалистов и наращиванием потенциала, которые обусловлены главным образом отсутствием адекватных учебных центров, подготовленных кадров, а также финансовых и материальных ресурсов. В связи с этим в нем предлагается ИКАО поддержать выполнение дорожной карты для государств по подготовке специалистов и наращиванию потенциала авиационной отрасли для того, чтобы государства могли выполнить свои национальные и глобальные обязательства в сфере воздушного транспорта. ИКАО будет взаимодействовать с региональными бюро в организации семинаров по выполнению этой дорожной карты и обеспечивать, чтобы соблюдались критерии и процедуры квалификационной подготовки кадров.

25.5 В документе А40-WP/164, представленном 54 государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)¹² и озаглавленном *"Гармонизация подготовки кадров в Африке: дорожная карта в области подготовки авиационных специалистов"*, государствам-членам предлагается оказывать техническую и финансовую поддержку реализации проектов, программ и дорожной карты. ИКАО будет взаимодействовать с региональными бюро в Африке в вопросах реализации дорожной карты подготовки авиационных специалистов в Африке. Комитет признал наличие трудностей с развитием человеческого капитала и подготовкой кадров в Африке и рекомендовал заинтересованным сторонам, таким как ведомства гражданской авиации, авиационные учебные заведения, партнеры по отрасли и т. д., продолжать представлять связанную с подготовкой кадров информацию в Ассоциацию африканских организаций по подготовке кадров (ААТО) в целях дальнейшего совершенствования дорожной карты.

¹² Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

25.6 В документе А40-WP/237, представленном Кенией и озаглавленном "*Стратегия наращивания потенциала в авиации*", государствам-членам, в частности из региона Африки и Индийского океана (АФИ), предлагается разработать дорожные карты подготовки авиационного персонала и наращивания потенциала и присоединиться к Программе TRAINAIR PLUS (ТРР). Рассмотрев пункт 25 повестки дня, Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять следующую новую резолюцию Ассамблеи под названием "*Реализация стратегий подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала*".

Резолюция 25/1. Реализация стратегий подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала

Ассамблея,

принимая во внимание, что устойчивое, безопасное и надежное развитие глобальной авиации зависит от наличия квалифицированных и компетентных специалистов, руководителей среднего звена и менеджеров, призванных осуществлять, поддерживать, планировать, координировать, руководить и контролировать всю сложную эксплуатационную деятельность в различных аэропортах, различных видах воздушного пространства, эксплуатацию воздушных судов, функционирование объектов технического обслуживания и т. д.,

учитывая, что Совет Международной организации гражданской авиации (ИКАО) одобрил Политику ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации, определяющую цели и роль ИКАО в подготовке авиационных специалистов, которая "...заключается в том, чтобы обеспечить поддержку стратегиям развития людских ресурсов, разработанным государствами-членами и авиационным сообществом и доступ к достаточному числу квалифицированных и компетентных специалистов, необходимых для осуществления эксплуатационной деятельности, управления работой и технического обслуживания существующей и будущей системы воздушного транспорта в соответствии с установленными международными стандартами, касающимися обеспечения безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды",

1. *постановляет, что ИКАО будет оказывать государствам-членам помощь в достижении и поддержании компетентности авиационного персонала в рамках деятельности ИКАО по подготовке специалистов, чтобы обеспечить наличие в государствах – членах ИКАО необходимого количества людских ресурсов и потенциала для реализации положений и программ ИКАО;*

2. *постановляет, что в своей деятельности по подготовке кадров ИКАО будет руководствоваться следующими принципами:*

- a) *государства-члены несут ответственность за квалификацию авиационных специалистов;*
- b) *первоочередной задачей должна быть организация учебной деятельности, поддерживающей внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и программ ИКАО на основе использования компетентностной подготовки и системы организации обучения (СОО);*
- c) *ИКАО следует консультировать руководителей учебных заведений, но не участвовать в производственной деятельности этих учреждений;*

- d) самыми приоритетными задачами являются оказание поддержки программе ИКАО по подготовке следующего поколения авиационных специалистов (NGAP) и реализация стратегий и принципов, касающихся реализации возможностей человека и управления потенциалом сотрудников, включая привлечение, подготовку, развитие, воспитание и удержание следующего поколения специалистов;
- e) деятельность в области глобальной подготовки авиационных специалистов (GAT) должна стимулировать и поддерживать реализацию всех возможностей подготовки и обучения, предлагаемых ИКАО государствам, чтобы обеспечить качество, стандартизацию и эффективность результатов;
- f) Генеральному секретарю ИКАО следует укрепить самодостаточность деятельности GAT, обеспечив наличие четкой управленческой структуры, включая механизмы реализации финансовых, технических и управленческих полномочий и ключевые показатели эффективности, для оказания поддержки в области подготовки и удовлетворения потребностей государств в развитии;

3. *настоятельно призывает* государства обмениваться стратегическими планами в области подготовки и повышения квалификации авиационных специалистов, включая практическое применение *Дорожной карты ИКАО по подготовке авиационных специалистов и наращиванию потенциала*, и оказывать взаимную помощь в обеспечении оптимального доступа к возможностям подготовки авиационных специалистов;

4. *призывает государства:*

- a) содействовать созданию ассоциаций по подготовке и повышению квалификации авиационных специалистов;
- b) создавать партнерства в области подготовки и обучения специалистов, используя региональное сотрудничество и обмен знаниями и опытом, включая, в частности, совместное использование имеющихся учебных ресурсов, инструкторов, разработчиков учебных программ и программного обеспечения учебных курсов, и создать список экспертов по подготовке авиационных специалистов;

5. *порукает* Совету создать механизм мониторинга и оценки качества, эффективности и результативности деятельности ИКАО в области GAT и соответственно информировать государства-члены.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует усилить оказание помощи государствам-членам в деле согласования уровней компетенции авиационных специалистов, включая разработку рамок компетенции для всех должностей, связанных с авиацией. Эта деятельность должна основываться на:

- a) анализе данных для определения должностных требований, ожидаемых возможностей человека, первоочередных задач и потребностей;
 - b) определении потребностей в подготовке специалистов в целях внедрения положений ИКАО;
 - c) использовании методов компетентностной подготовки специалистов.
-

25.7 В документе A40-WP/414, представленном Камеруном, ИКАО настоятельно рекомендуется оказывать помощь государства-членам, которые испытывают трудности в разработке и реализации дорожной карты для подготовки авиационного персонала и наращивания потенциала. Секретариат проинформировал Комитет о том, что для реализации дорожной карты в области подготовки авиационного персонала и наращивания потенциала в сотрудничестве с региональными бюро будет организовано проведение практикумов и обеспечено использование критериев и процедур компетентностной подготовки.

25.8 В документе A40-WP/131, представленном Объединенными Арабскими Эмиратами, содержится информация о технологии виртуальной реальности/дополненной реальности (VR/AR) и уместности ее принятия для проведения авиационной подготовки. Комитет призвал государства признать технологию VR и рекомендовал государствам-членам принять к использованию эту технологию с учетом требований, предъявляемых к обладателям свидетельств специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов и требований к летной годности. Признавая позитивный характер этой разработки, имеется необходимость в проведении дополнительного изучения затрат/выгод, эффективности и жизнеспособности. Кроме того, эта технология требует согласования и стандартизации.

25.9 В представленном Доминиканской Республикой документе A40-WP/238 содержится информация о концепции интеграции процессов подготовки персонала, предусматривающая проведение оценки конкретных видов подготовки, проводить которую необходимо в каждой области, и разработки учебной программы, четко определяющей взаимосвязь между этими концепциями. Комитет принял к сведению информацию о высказанной в адрес ИКАО просьбе оказать поддержку пропаганде этой и других стратегий, направленных на обеспечение интеграции концепции подготовки персонала и эффективности.

25.10 В представленном Камеруном документе A40-WP/477 предлагается новое направление квалификационной аттестации инструкторов гражданской авиации по безопасности полетов в рамках Программы ТРР ИКАО. Согласно этому документу существующий порядок квалификационной аттестации не позволяет иметь достаточное количество многопрофильных инструкторов, способных проводить обучение с использованием нескольких учебно-методических комплексов, поскольку его реализация требует значительных затрат времени и средств. Информационно-координационному центру подготовки авиационного персонала (GAT) было поручено разработать общие учебные курсы для подготовки инструкторов в области безопасности полетов на рабочих местах (ОЖТ). Секретариат пояснил, что Центр GAT разрабатывает учебные курсы для удовлетворения конкретных потребностей в подготовке с учетом проблем обеспечения эффективности, рамок компетентности и целевой аудитории. После разработки курса для инструкторов определяются квалификационные требования, а процесс квалификации предусматривает использование ОЖТ. Этот процесс обеспечивает качество специалистов, проводящих курсы. Комитет одобрил этот подход, пояснение относительно которого было дано Секретариатом.

25.11 В документе A40-WP/115, представленном Румынией от имени Европейского союза и его государств – членом¹³, других государств – членом Европейской конференции гражданской авиации¹⁴ и ЕВРОКОНТРОЛем, высказывается поддержка постоянному расширению программы

¹³ Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция и Эстония.

¹⁴ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.

ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) и разработки для ИКАО новой стратегии в области NGAP. При рассмотрении этого документа Комитет выразил поддержку обеспечению недискриминационного доступа к авиационной отрасли женщин и мужчин. Комитет отметил широкое согласие с этим документом и с документом А40-WP 239, представленном Канадой, в котором также поддерживаются инициативы ИКАО, нацеленные на привлечение, обучение и удержание следующего поколения авиационных специалистов. Отмечая тот факт, что продолжение реализации программы NGAP зависит от получения дополнительной поддержки за пределами Регулярной программы в бюджете 2020–2022 гг., Комитет согласился с предложением настоятельно призвать государства добровольно выделять внебюджетные ресурсы. Комитет рекомендовал Совету рассмотреть предложение, касающееся расширенной программы NGAP в части, касающейся существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг. и наличия внебюджетных ресурсов. Кроме того, с учетом приоритетов бюджета 2020–2022 гг. Комитет также рекомендовал рассмотреть Приложения, в частности Приложение 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, для того чтобы удостовериться в адекватности отражения ими текущих и будущих потребностей в навыках и обеспечении недискриминационного доступа женщин и мужчин к авиации.

25.12 В представленном Объединенными Арабскими Эмиратами документе А40-WP/130 содержится просьба о рассмотрении концепции "международных основных принципов компетентностной подготовки поисково-спасательного персонала". Комитет рекомендовал Совету рассмотреть вопрос о разработке международных основных принципов подготовки поисково-спасательного персонала с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., отметив при этом, что соответствующий орган для разработки таких основных рамок будет определен ИКАО.

25.13 В документе А40-WP/206, представленном Сингапуром при поддержке Маршалловых Островов, Науру, Нигерии, Палау, Северной Македонии, Соединенного Королевства и Фиджи рассматривается вопрос о необходимости принятия лично-ориентированных педагогических методов и смещении при проведении подготовки акцента с преподавателя на обучающихся. Комитет признал необходимость принятия лично-ориентированных педагогических методов для повышения уровня развития компетенций, которые позволят NGAP удовлетворять потребности авиации в будущем, и поручил ИКАО разработать основные направления выбора технических средств обучения в рамках подготовки, основанной на компетенциях, с использованием лично-ориентированных методов педагогики. Это соответствует методике компетентностной подготовки ИКАО. Несмотря на то что в документе содержится рекомендация о том, кому следует заинтересоваться этой концепцией, соответствующий орган для выполнения этой задачи будет определен ИКАО.

25.14 В документе А40-WP/240, представленном Доминиканской Республикой, подчеркивается необходимость проведения подготовки по вопросам управления изменениями на всех уровнях авиационных организаций и содержится просьба о разработке ИКАО новых положений и инструктивного материала для оказания помощи государствам в наращивании потенциала в этой области. Комитет принял к сведению информацию об учебном курсе для руководителей высшего/среднего звена ведомств гражданской авиации, разработка которого началась в 2018 году в сотрудничестве с Китаем, и поддержал предложение о продолжении работ по рассмотрению вопроса об управлении изменениями.

25.15 В представленном Доминиканской Республикой документе А40-WP/444, касающемся подготовки специалистов в области управления навигацией, основанной на характеристиках (PBN), в целях обеспечения эффективного мониторинга внедрения PBN, оценки эффективности, удовлетворенности эксплуатантов и проверки соблюдения. Комитет отметил

важность такого вида подготовки и поддержал предложение о разработке инструктивного материала по управлению PBN, а также рекомендовал Совету рассмотреть это предложение с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг.

25.16 Комитет принял к сведению представленный Авиатранспортной организацией "Гермес" документ А40-WP/408 *"Образование и эффективность в авиации. Реализация и сохранение выгод"*. В этом рабочем документе обращается внимание на то, что обучение и подготовка персонала являются инвестицией, кратко освещаются проблемы, стоящие перед авиационной отраслью в области набора и удержания персонала, и рекомендуются действия, которые можно предпринять для улучшения стратегии подготовки и образования персонала в авиации.

25.17 Комитет принял к сведению представленный Китайской Народной Республикой документ А40-WP/497 *"Прогресс, достигнутый Китаем в последнее время в области подготовки специалистов по авиационной безопасности"*, в котором содержится краткий доклад о деятельности в области подготовки специалистов по авиационной безопасности, осуществляемой в рамках реализации китайской инициативы "Один пояс – один путь", инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* и Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) ИКАО.

25.18 Комитет принял к сведению представленный Бангладеш информационный документ А40-WP/512, в котором делается попытка оценить важность подготовки персонала для развития воздушного транспорта во всем мире. В нем также говорится об онлайн-учебных курсах ИКАО и присущих им ограничениях, обусловленных недостатком взаимодействия, которое, как правило, обеспечивается при проведении аудиторного обучения.

25.19 Комитет принял к сведению представленный Руандой информационный документ А40-WP/565, озаглавленный *"Создатели экспериментальных дронов и инновационные лаборатории в Руанде"*, в котором приводится краткая информация о деятельности и достижениях инновационных лабораторий, расположенных в Кигали (Руанда), и о сотрудничестве с ведомством гражданской авиации Руанды и другими организациями.

Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

Коммерческие космические перевозки

26.1 В документе А40-WP/15, представленном Советом, содержится обзор процесса возникновения коммерческих перевозок (CST) и частичного пересечения такой деятельности с существующим сектором воздушного транспорта. Хотя полеты CST пока еще не осуществляются на регулярной основе, Комитет посчитал важным осуществлять мониторинг их развития, поскольку они могут стать регулярными в следующем десятилетии. Комитет принял к сведению уже проделанную ИКАО работу, изложенную в документе А40-WP/15, и согласился с тем, что число полетов увеличивается, как и воздействие этих полетов на международную гражданскую авиацию. Было отмечено, что упомянутая в документе А40-WP/15 деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов.

26.2 Комитет согласился с тем, что в предложенную в документе А40-WP/15 резолюцию следует внести изменения, с тем чтобы отразить необходимость в координации действий со стороны

ИКАО с системой Организации Объединенных Наций, в частности с управлением Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства (УВКП) и Комитетом Организации Объединенных Наций по использованию космического пространства в мирных целях (ККПМ) и действия Секретариата следует координировать с обоими органами. Резолюция была изменена следующим образом:

Резолюция 26/1. Коммерческие космические перевозки (CST)

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 и экономичном воздушном транспорте,

принимая во внимание, что в статье 37 Конвенции о международной гражданской авиации указано, что Организация "принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся [...] таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными",

принимая во внимание, что Тринадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/13) рассмотрела технические аспекты коммерческих космических перевозок (CST), в частности их точки пересечения с авиацией, и Совет утвердил рекомендацию AN-Conf/13, касающуюся CST;

признавая взаимосвязь между принципами международного воздушного и космического права в отношении деятельности в сфере CST,

признавая важность возложенных на ИКАО полномочий в области использования CST в воздушном пространстве; совместного использования инфраструктуры; совместного расположения аэропортов и космодромов; использования воздушных судов в качестве пусковых установок; и тех этапов полета космических аппаратов, на которых взаимодействие с атмосферой используется для создания подъемной силы,

признавая необходимость тесного сотрудничества с различными органами Организации Объединенных Наций, в частности, с Управлением Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства и Комитетом Организации Объединенных Наций по использованию космического пространства в мирных целях,

1. *подтверждает* роль ИКАО в разработке руководящих принципов в тех областях, где деятельность в сфере международных CST пересекается с международной гражданской авиацией в координации с Управлением Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства;

2. *порукает* Совету дать указания Генеральному секретарю консультироваться с государствами по вопросу о роли ИКАО и продолжать координировать деятельность с государствами, правительственными и неправительственными организациями, частным сектором, научными кругами и соответствующими учреждениями системы Организации Объединенных Наций в целях мониторинга прогресса и эволюции коммерческих космических перевозок и решения возникающих вопросов, включая влияние на полеты международной гражданской авиации.

26.3 Комитет рассмотрел документ А40-WP/126, представленный Международной Федерацией ассоциации диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), в котором выражается обеспокоенность в связи с продолжающимся воздействием коммерческих космических полетов на доступ в воздушное пространство и содержится просьба официально оформить разработку положений относительно интеграции коммерческих космических полетов в контролируемое воздушное пространство. Комитет отметил, что этот вопрос уже обсуждался на 13-й Аэронавигационной конференции, которая в то время сделала вывод о том, что ни в одном государстве ИКАО не существует хорошо разработанных положений, которые можно положить в основу таких положений. Тем не менее, ANConf/13 все-таки рекомендовала государствам обменяться любой соответствующей практикой в части пересечения космических полетов и полетов авиации, с тем чтобы поддержать по возможности высочайший уровень безопасности полетов. Комитет согласился с позицией 13-й Аэронавигационной конференции.

Инновации

26.4 В документе А40-WP/14, представленном Советом, признается, что в авиационной отрасли быстро распространяются новые технологии и концепции производства полетов. Эти инновации обладают значительным потенциалом в деле повышения безопасности полетов, авиационной безопасности, устойчивости, доступности и экономичности во всем мире. Они также могут привести к созданию более эффективных и рациональных процессов регулирования авиационной деятельности. Поэтому очень важно, чтобы глобальный сектор международной гражданской авиации принял своевременные меры по мониторингу и оценке этих новшеств в целях получения выгод, которые они могут обеспечить, а ИКАО действовала таким образом, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания. Комитет согласился с оценкой, изложенной в документе А40-WP/14. Комитет принял к сведению, что бюджет Организации ограничен и это в значительной степени ограничивает ее возможности идти в ногу с появляющимися инновациями. Комитет согласился с тем, что необходимо провести оценку процесса ИКАО в части введения инноваций.

26.5 Комитет рассмотрел документ А40-WP/113, представленный Францией, Италией и Швецией, в котором признается, что в авиационном секторе происходят быстрые изменения с точки зрения технологий, новых угроз и ожиданий общественности, а государствам и Организации все труднее соответствовать ускоряющемуся темпу этих изменений. В нем рекомендуется налаживать более тесные связи с авиационной отраслью не только на уровне экспертов, но также и на стратегическом уровне, что позволит государствам и ИКАО более оперативно реагировать на эти изменения.

26.6 Комитет согласился с общим направлением этого документа в части того, что более тесное сотрудничество с отраслью на управленческом уровне в действительности может принести потенциальные преимущества Организации; однако он отметил, что потребуются разработать четкий круг полномочий в отношении такого сотрудничества и поэтому необходимо провести дополнительное исследование и рассмотрение этого вопроса. В этом контексте Комитет не поддержал представленный проект резолюции Ассамблеи. Однако Комитет согласился с необходимостью интенсифицировать диалог между отраслью и ИКАО, а Совету следует поручить рассмотреть данный вопрос. Исходя из этого Комитет согласился включить в проект резолюции в документе А40-WP/14 дополнительную статью постановляющей части.

Резолюция 26/2. Инновации в сфере авиации

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 и экономичном воздушном транспорте,

принимая во внимание, что в статье 37 Конвенции предусматривается, что ИКАО принимает и по мере необходимости время от времени изменяет международные стандарты, рекомендуемую практику и процедуры, касающиеся [...], а также таких других вопросов, касающихся безопасности, регулярности и эффективности аэронавигации, какие время от времени могут оказаться целесообразными,

принимая во внимание, что ряд конференций ИКАО признали реальные и потенциальные преимущества, а также новые задачи, которые инновации приносят в сферу обеспечения безопасности полетов, эффективности, авиационной безопасности, упрощения формальностей и экономической и природоохранной устойчивости воздушного транспорта, и что государствам-членам следует предоставить возможность реализовать эти преимущества таким образом, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания;

признавая, что положения ИКАО применимы ко всем гражданским пользователям воздушного пространства и что отсутствие нормативных положений на глобальном уровне может тормозить процесс внедрения инновационных технических решений и препятствовать воплощению их преимуществ в авиации и в этих целях ИКАО может извлечь пользу из постоянного взаимодействия с отраслью для определения самых современных технических достижений и их своевременной интеграции;

признавая, что характер и темпы инноваций требуют разработки регулируемыми органами на национальном, региональном и глобальном уровнях новых методов, способствующих своевременному анализу и оценке технических достижений,

1. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые имеют опыт содействия процессу введения инноваций в гражданской авиации и которые усовершенствовали свои методы регулирования для более эффективного анализа и оценки путей использования таких инноваций, обмениваться своим опытом с другими государствами в рамках ИКАО;

2. *порукает* Совету оценить потребность в совершенствовании процессов Организации, включая ее методы работы с отраслью, а также объем требуемых для этого ресурсов, в целях соответствия темпам инноваций, которые оказывают воздействие на устойчивое развитие гражданской авиации;

3. *порукает* Совету разработать на основании выводов, вытекающих из оценки, которая будет проведена во исполнение пункта 2 постановляющей части, если это будет признано целесообразным и необходимым, политические меры высокого уровня в отношении результатов вышеупомянутой оценки и впоследствии заложить концептуальную основу, которая будет способствовать своевременной разработке глобальных стратегий и стандартов в поддержку процесса постоянного повышения уровня безопасности полетов, эффективности, авиационной безопасности, упрощения формальностей, совершенствования экономической и природоохранной деятельности;

4. *порукает* Совету дать указание Генеральному секретарю продолжать поддерживать связь с государствами, правительственными и неправительственными организациями, частным сектором, научными кругами и соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций в целях ведения широкого диалога на стратегическом уровне, который позволит развивать сотрудничество и обмен опытом применительно к инновациям.

5. *порукает* Совету срочно рассмотреть вопрос о создании органа высокого уровня с участием отрасли для регулярного предоставления Совету стратегических рекомендаций относительно инноваций в авиации.

26.7 В документе А40-WP/383, представленном Доминиканской Республикой, рассматривается потенциальная возможность свободного использования программного обеспечения с открытым исходным кодом (FOSS) для развития глобальной аэронавигационной системы, а также важность рассмотрения в ИКАО вопроса об установлении партнерских отношений с фондами программного обеспечения с открытым исходным кодом, а также с другими организациями в секторе для содействия этому процессу. Комитет отметил важность FOSS в области инноваций и то, что это будет частью поручений Ассамблеи, которые будут представлены на рассмотрение Совету.

26.8 Комитет рассмотрел документ А40-WP/320, представленный Сингапуром в соавторстве с Австралией, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Маршалловыми Островами, Науру, Островами Кука, Палау, Папуа-Новой Гвинеей, Самоа, Северной Македонией, Соединенным Королевством, Тринидадом и Тобаго, Фиджи и КАНСО, в котором содержится информация о 7-м Всемирном форуме руководителей ведомств гражданской авиации (WCACEF/7), проведенном в Сингапуре в 2019 году, на котором обсуждался подход к внедрению технических достижений в авиации. В форуме приняли участие 115 руководителей международной авиационной отрасли из 75 государств и 14 международных организаций. Делегаты согласились с необходимостью использования технических достижений для развития авиации, особенно в области организации воздушного движения. Они также признали трудности, связанные с быстрыми темпами технического прогресса, требующие развития партнерских отношений на основе сотрудничества в целях извлечения максимальной пользы для всей авиационной экосистемы. Участники форума подтвердили необходимость долгосрочного сотрудничества между партнерами и заинтересованными сторонами в области оптимизации авиационной экосистемы и вновь заявили о важности соблюдения проверенных временем основных принципов и политики ИКАО, направленных на содействие внедрению технических достижений. Комитет приветствовал документ А40-WP/320 и принял к сведению предлагаемые в документе действия. Комитет согласился с тем, чтобы Совет рассмотрел содержание данного документа в ходе оценки процесса ИКАО в части введения инноваций.

26.9 Комитет рассмотрел документ А40-WP/342, представленный Организацией по авиационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), в котором говорится об ожидаемых темпах роста сектора беспилотных авиационных систем (БАС) и содержится просьба к ИКАО рассмотреть вопрос о создании структуры для сотрудничества с отраслью в целях разработки положений для новых участников воздушного пространства. Комитет отметил, что это соответствует итогам 13-й Аэронавигационной конференции, а также документу А40-WP/14, представленному Советом. Комитет согласился с тем, что БАС следует придать первостепенное значение в рамках оценки, которую Ассамблея представит на рассмотрение Совета.

26.10 Комитет рассмотрел документ A40-WP/268, представленный ИККАИА и КАНСО по вопросу искусственного интеллекта и цифровизации в авиации, а также документ A40-WP/327 по новым эксплуатационным концепциям с применением автономных систем, документ A40-WP/317 по автоматизированному полету строем и документ A40-WP/459 по инновациям в авиации, представленными ИККАИА. Во всех четырех документах содержится обзор различных появляющихся и потенциальных эксплуатационных видов использования в их соответствующих областях и содержался призыв к ИКАО изучить различные варианты, позволяющие отрасли и другим заинтересованным сторонам удовлетворять потребности в новых положениях, которые обеспечат их поддержку. Комитет принял к сведению содержание этих документов и большой объем технической работы, который еще требуется выполнить для разработки таких Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Комитет далее принял к сведению, что Юридический комитет уже рассматривает вопрос о проведении исследования БАС, а заинтересованные стороны могут представить документ на очередную сессию Юридического комитета по вопросу изучения правовых последствий автономии в полете.

26.11 Комитет рассмотрел документ A40-WP/292, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, в котором излагаются проблемы, связанные с разработкой нормативных положений для городской аэромобильности. В документе A40-WP/292 содержится просьба к ИКАО приоритизировать работу по данному вопросу, включая разработку SARPS и инструктивного материала и соответствующих процессов. Комитет согласился с тем, что содержащаяся в документе информация будет рассмотрена Советом при проведении оценки его процедур, а также установленных процессов приоритизации пунктов его программы работы.

26.12 Комитет отметил, что все мероприятия, указанные в рамках раздела инноваций, финансированием не обеспечены и не могут быть осуществлены без дополнительных ресурсов. Комитет рекомендовал проанализировать данные предложения с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличием внебюджетных ресурсов. В этой связи Комитет также рекомендовал ИКАО рассмотреть новые методы, обеспечивающие доступ ИКАО к внебюджетным ресурсам и экспертным знаниям.

Региональное сотрудничество

26.13 Комитет рассмотрел документ A40-WP/136, представленный Катаром, в котором признается необходимость обеспечить лучшую согласованность и последовательность во всех географических районах, обозначенных в качестве регионов ИКАО, в том, что касается национальных правил, эксплуатационных требований и процедур, основанных на SARPS. В нем ИКАО предлагается проанализировать существующую региональную политику в области сотрудничества, первоначально разработанную 10 лет назад с учетом того, что существующие региональные организации и региональные органы гражданской авиации могут охватывать государства, относящиеся к двум или нескольким региональным бюро, и они были созданы на основе общей культуры, истории и языка. Комитет согласился с тем, что для обеспечения лучшей координации между ИКАО и региональными организациями, а также с региональными органами гражданской авиации, ИКАО следует проанализировать существующую политику в области регионального сотрудничества, первоначально разработанную около 10 лет назад.

26.14 Был принят к сведению представленный Арабской организацией гражданской авиации информационный документ WP/424 по вопросу технического сотрудничества с Организацией гражданской авиации и международными и региональными организациями гражданской авиации.

Пандемия, угрозы для здоровья населения и дезинфекция воздушных судов

26.15 Комитет принял к сведению, что документ А40-WP/5, представленный Советом и содержащий доклад по дезинсекции воздушных судов и мерам борьбы с переносчиками инфекции, уже обсуждался в рамках пункта 14 повестки дня "Программы упрощения формальностей".

26.16 Комитет рассмотрел документ А40-WP/132, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), в котором содержится призыв к сотрудничеству между всеми сторонами в подготовке к пандемиям и чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения и реагирования на них, в особенности в том, что касается соблюдения государствами во время этих ситуаций руководящих указаний Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ). Далее в нем содержится просьба к Совету продолжить сотрудничество с международными сторонами и в дальнейшем развивать деятельность в рамках Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и контролю угроз для здоровья населения (CAPSCA). Комитет поддержал предложение ИАТА и признал, что реализуется несколько инициатив по решению затронутых в документе вопросов, и настоятельно призвал государства к сотрудничеству с CAPSCA и ВОЗ. Комитет согласился с тем, что ИКАО следует развивать деятельность CAPSCA с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг. и наличия внебюджетных ресурсов.

26.17 Были приняты к сведению информационный документ А40-WP/546, представленный Канадой, и информационный документ А40-WP/90, представленный МАК.

Прочие вопросы

26.18 Комитет рассмотрел документ А40-WP/318, представленный Индонезией, в котором Ассамблее предлагается поручить ИКАО пересмотреть положения, относящиеся к аэродромам, и определить и разработать положения ИКАО в поддержку аэропортовых эксплуатационных правил в случае стихийного бедствия. Комитет принял к сведению деятельность Генерального директора гражданской авиации (DGCA) Индонезии в сотрудничестве с другими национальными ведомствами и Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) в отношении готовности аэропортов к стихийным бедствиям и отметил, что Приложения ИКАО содержат SARPS, касающиеся планирования мероприятий на случай аварийной обстановки, а также формальностей пограничного контроля, касающихся рейсов для оказания помощи при стихийных бедствиях или антропогенных катастрофах. Однако Комитет отметил, что нынешние положения в большинстве случаев относятся к подготовке аэродрома к аварийным ситуациям, возникающим на аэродроме или в его окрестностях. Комитет также отметил, что ИКАО и Управление Организации Объединенных Наций по координации гуманитарных вопросов (УКГВ) являются сопредседателями группы заинтересованных сторон по вопросам авиации и гуманитарным вопросам, с тем чтобы обеспечить наличие соответствующего инструктивного материала и средств для предоставления своевременной и координированной помощи с использованием воздушных судов после стихийного бедствия. Комитет рекомендовал Совету изучить данное предложение с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

26.19 Комитет разделил обеспокоенность, выраженную в документе А40-WP/442, в отношении трудностей, с которыми могут столкнуться некоторые государства-члены при получении въездных виз для участия в совещаниях ИКАО в Штаб-квартире, региональных бюро, а также в любых других государствах. Что касается совещаний, организуемых в Штаб-квартире, то Комитет был проинформирован о том, что эти вызывающие обеспокоенность вопросы были доведены до сведения полномочных органов Канады по получении документа А40-WP/442 и что

полномочные органы Канады в координации с соответствующими иммиграционными органами, обязуются еще больше упростить выдачу соответствующих въездных виз делегатам совещаний ИКАО. Делегация Канады дала заверения в том, что будут предприняты все возможные усилия для своевременной выдачи въездных виз должным образом назначенным делегатам при условии своевременной координации ИКАО. Секретариат обеспечит применение такой же упрощенной процедуры в отношении делегатов на совещаниях ИКАО, проводимых в государствах, принимающих региональные бюро ИКАО, а также в других государствах, при условии, что официальные запросы в отношении помощи по визовым вопросам будут получены Секретариатом в региональных бюро ИКАО, по необходимости, в координации со Штаб-квартирой.

26.20 Комитет рассмотрел документ А40-WP/135, представленный Катаром, в котором подчеркивается целесообразность глобальных планов ИКАО и связанных с ними дорожных карт, которые предусмотрены в нынешнем и будущем бизнес-плане ИКАО в поддержку реализации пяти стратегических целей. Документ А40-WP/135 призывает разработать глобальные планы в поддержку всех стратегических целей ИКАО, то есть разработать новые глобальные планы в поддержку целей в области экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды и обеспечить их соответствие с уже существующими тремя глобальными планами. В рабочем документе подчеркивается важность увязки этих глобальных планов с бизнес-планом ИКАО. Комитет принял к сведению, что вопрос о возможной разработке глобального плана по стратегическим целям в области экономического развития воздушного транспорта (ГПВТ) и охраны окружающей среды обсуждался Советом (см. документ А40-WP/22-ЕС/7 относительно возможности разработки ГПВТ), но Совету будет необходимо дополнительно обсудить данный вопрос.

26.21 Комитет рассмотрел документ А40-WP/167, представленный Международной федерацией работников транспорта (МФТ), содержащий предложение отмечать международный день бортпроводника в качестве признания и популяризации критичной для безопасности роли, которую играют в авиации каabinные экипажи, и как средство привлечения и удержания на работе следующего поколения бортпроводников. В документе предлагается принять к сведению, что существующая дата 31 мая отмечается как день бортпроводника многими государствами, международными организациями и эксплуатантами. В этой связи Комитет принял к сведению информационный документ А40-WP/500 относительно международного дня жертв авиационных катастроф. Учитывая просьбы в отношении учреждения нескольких международных авиационных дней, Комитет рекомендовал Совету изучить эти просьбы в совокупности и представить доклад на очередную сессию Ассамблеи.

26.22 Были приняты к сведению информационный документ А40-WP/541 Саудовской Аравии, информационный документ А40-WP/480 МАК, информационный документ А40-WP/483 Гондураса, Белиза, Гватемалы, Сальвадора, Никарагуа и Коста-Рики, членов КОСЕСНА, информационный документ А40-WP/500 группы семей жертв авиационных катастроф и информационный документ А40-WP/501 МФТ.

ЧАСТЬ II
ПРОТОКОЛЫ
ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА

Протокол первого заседания
(Среда, 25 сентября 2019 года, 9:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

Закрытое заседание

1. Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам
- Финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам
 - Утверждение устного доклада на пленарном заседании

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

1. Открывая заседание, Председатель Исполнительного комитета заявил, что пункт 10 повестки дня будет рассматриваться на закрытом заседании с участием только делегаций государств - членов ИКАО.

Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам

***Финансовые аспекты вопроса
задолженности по взносам***

2. Секретарь Административной комиссии, начальник Финансового отдела (С/FIN), представила документ WP/46 Revision No. 1 (с добавлением № 1), в котором рассматриваются финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам. В документе была представлена информация, касающаяся следующих вопросов: положение дел с задолженностью по взносам, а также с задолженностью государств-членов, права голоса которых были признаны приостановленными; последствия задержек с получением взносов; меры по урегулированию задолженности по взносам; и система поощрения урегулирования длительной задолженности. В добавлении №1 содержится обновленное добавление С к документу, касающееся государств-членов, право голоса которых по состоянию на 23 сентября 2019 года было сочтено приостановленным.

3. Обращая внимание на пункт 2.3.1 документа о последствиях неуплаты или задержки выплаты взносов для движения денежных средств Организации, секретарь Административной комиссии подчеркнула, что общая сумма неуплаченной задолженности по взносам по состоянию на 16 сентября 2019 года, составила 12,3 млн канадских долларов, что в 1,1 раза превышает уровень Фонда оборотных средств (ФОС), который в настоящее время составляет 8,0 млн долл. США. Что касается непогашенных обязательств, то на их долю приходится примерно 11% бюджета ИКАО в виде начисленных взносов за 2019 год.

4. Сославшись на раздел 3 о мерах, принятых ИКАО с целью побудить государства-члены своевременно выплачивать свои ежегодные начисленные взносы, Секретарь Административной комиссии подчеркнула, что Секретариат приложил большие усилия для сокращения суммы непогашенной задолженности. Она напомнила, что Генеральный секретарь три раза в год направляет государствам-членам письма с информацией о состоянии начисленных им взносов и что начиная с ноября 2015 года государствам-членам с непогашенной задолженностью

ежемесячно рассылаются электронные отчеты о состоянии счетов. Кроме того, государства-члены могли в онлайн-режиме проверять состояние начисленных им взносов на защищенном паролем веб-сайте. Секретарь Административной комиссии подчеркнула, что в ходе миссий Генерального секретаря в государства-члены Финансовый отдел готовит материалы для подготовки к миссии и регулярно поднимает и обсуждает вопрос о непогашенной задолженности по взносам. Она подчеркнула, что Секретариат удвоил свои усилия по взысканию задолженности с государств-членов, привлекая к этой работе региональных директоров ИКАО, которые поддерживают постоянные контакты с генеральными директорами гражданской авиации (ГДГА) в своих соответствующих регионах. Кроме того, перед 40-й сессией Ассамблеи Генеральный секретарь направила индивидуальные письма государствам-членам, которые рискуют лишиться права голоса, уведомив их о последствиях неуплаты взносов и настоятельно призвав их выполнять свои финансовые обязательства перед Организацией.

5. Секретарь Административной комиссии с удовлетворением сообщила, что в результате этих усилий одно государство представило предложение о заключении соглашения об урегулировании его задолженности, и это соглашение было подписано. Она подчеркнула, что ИКАО продолжает взимать часть длительной задолженности с государств, которые не осуществляли платежей в течение нескольких лет.

6. Сославшись на обновленное добавление С, содержащееся в добавлении 1 к этому документу, Секретарь Административной комиссии сообщила, что по состоянию на 23 сентября 2019 года в соответствии со статьей 62 *Конвенции о международной гражданской авиации* право участия в голосовании 11 государств-членов оставалось приостановленным по сравнению с 12 государствами-членами на момент проведения последней Ассамблеи в 2016 году. О любых изменениях положения с избирательными правами, которые могут произойти в ходе 40-й сессии Ассамблеи, будут сообщено посредством внесения дополнительных добавлений в документ WP/46 Revision 1. Секретарь Административной комиссии подчеркнула, что никаких новых резолюций Ассамблеи не представляется на утверждение Совету, поскольку все предлагаемые изменения уже включены в резолюцию A39-31 Ассамблеи (*Выполнение государствами-членами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения*).

7. Ввиду отсутствия замечаний Исполнительный комитет принял к сведению информацию, представленную в документе WP/46 Revision No. 1 (с добавлением № 1) и касающуюся состояния задолженности по начисленным взносам и задолженности государств-членов, право голоса которых было сочтено приостановленным, последствий задержек с получением взносов, мер по урегулированию задолженности по взносам и системы поощрения урегулирования длительной задолженности; и согласился предложить Ассамблее принять к сведению проделанную работу по взысканию длительной задолженности, описанную в данном документе.

***Одобрение устного доклада
по пункту 10 повестки дня***

8. Председатель предложил следующим образом обобщить вышеуказанное введение к документу WP/46 Revision No. 1 (с добавлением № 1) в качестве устного доклада Исполнительного комитета пленарному заседанию по пункту 10 повестки дня: в этом документе были представлены финансовые аспекты вопроса о задолженности по взносам. В документе WP/46 Revision No. 1 описывается состояние задолженности по начисленным взносам, а также задолженности государств-членов, чье право голоса по состоянию на 16 сентября 2019 года было сочтено приостановленным. В недавно распространенном добавлении № 1 содержится обновленное добавление С о государствах-членах, право голоса которых по состоянию на 23 сентября 2019 года

было сочтено приостановленным. Было важно отметить, что в разделе "*Финансовые последствия*" краткой справки к документу WP/46 указано, что "задержки с получением взносов сказываются на ресурсах наличности Организации и могут оказать влияние на выполнение программ". В краткой справке были конкретизированы меры, предложенные Советом Ассамблеи, а именно: принять к сведению информацию о достигнутом прогрессе в области погашения задолженности за длительный срок.

9. В отсутствие замечаний Комитет одобрил предложенный Председателем устный доклад пленарному заседанию по пункту 10 повестки дня.

10. Председатель выразил благодарность всем государствам-членам, своевременно выплатившим свои взносы, и тем, которые принимают меры по ликвидации своей задолженности путем заключения с ИКАО соответствующих соглашений. Вместе с тем государствам, которые еще не погасили свою задолженность и не заключили с ИКАО таких соглашений, он настоятельно рекомендовал сделать это как можно скорее.

11. Заседание было закрыто в 9:20, с тем чтобы Комитет мог вновь собраться в рамках пленарного заседания и продолжить обсуждение пункта 10 и других пунктов повестки дня.

Протокол второго заседания
(Четверг, 26 сентября 2019 года, 9:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 20 повестки дня. Инициатива "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB).
 - *Отчет об инициативе ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB).*
 - Документ, представленный Азербайджаном
 - Документ, представленный Финляндией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и других государств-членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) и поддержанный Новой Зеландией и Канадой
 - Документ, представленный Мексикой
 - Документ, представленный Южной Африкой
 - Информационный документ, представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, других государств - членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем.
 - Информационный документ, представленный Индонезией
 - Информационный документ, представленный Уругваем и поддержанный государствами - членами Южноамериканского региона (SAM) и государствами - членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)

Исследование потребностей тихоокеанских малых островных развивающихся государств (ТМОРАГ)

 - *Обновленное технико-экономическое обоснование: анализ авиационных потребностей тихоокеанских малых островных развивающихся государств (ТМОРАГ)*
 - Документ, представленный Австралией в соавторстве с Новой Зеландией, Самоа, Сингапуром, Тонгой и Тихоокеанским управлением по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO)
 - Документ, представленный Островами Кука, Фиджи, Маршалловыми Островами, Микронезией (Федеративными Штатами), Науру, Палау, Папуа – Новой Гвинеей, Самоа, Сингапуром, Соломоновыми Островами, Тонга, Тувалу и Вануату
 - Документ, представленный Новой Зеландией
2. Пункт 11 повестки дня. Ежегодные доклады Совета Ассамблеи за 2016, 2017 и 2018 годы
3. Пункт 21 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. Цели в области устойчивого развития

- *Деятельность ИКАО в поддержку Повестки дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. Цели в области устойчивого развития (ЦУР)*
- Документ, представленный 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) при координации со стороны Группы действий по воздушному транспорту (АТАГ)
- Информационный документ, представленный ИАТА
- Информационный документ, представленный МСА

4. Пункт 22 повестки дня. Мобилизация ресурсов и добровольные фонды

- *Доклад о мобилизации ресурсов и добровольных фондах*

5. Пункт 18 повестки дня. Многоязычие в ИКАО

- *Многоязычие в ИКАО*
- Документ, представленный Парагваем и поддержанный государствами-членами ЛАКГА и Сообществом органов гражданской авиации португалоязычных стран
- Документ, представленный Российской Федерацией

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 20 повестки дня. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB)

1. Исполнительный комитет рассмотрел пункт 20 повестки дня на основе двух основных рабочих документов, представленных Советом [WP/49 (с исправлением № 1) и WP/47], и соответствующих документов, представленных государствами и международными организациями.

Инициатива NCLB

2. Начальник Отдела стратегического планирования и координации региональных вопросов (С/PRC) представил документ WP/49 (с исправлением № 1), в котором Совет сообщил о мерах, принятых в течение последнего трехлетнего периода в развитие инициативы NCLB и в целях стимулирования проектов по наращиванию потенциала и оказанию помощи, а также об их итогах, и обрисовал приоритетные направления работы на 2020-2022 годы. В документе подчеркивается, что усовершенствованные системы гражданской авиации помогут поддержать устойчивое социально-экономическое развитие на национальном и региональном уровнях. Ассамблее предлагается:

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

3. Делегат Азербайджана представил документ WP/88 (*Координирование обмена опытом по внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики*). Он напомнил, что в связи с низкой оценкой показателя эффективной реализации (EI), которую Азербайджан получил в ходе первоначальной проверки в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) в 2015 году, в июле 2016 года он заключил соглашение о технической помощи с ИКАО (проект EUR/NAT AZE 16001). В рамках этого проекта в течение следующих двух лет высококвалифицированные сотрудники Европейского и Североатлантического регионального бюро ИКАО (Париж), а также эксперты из государств региона, имеющих высокий балл EI, включая Израиль и Украину, выполнили четыре миссии в Азербайджан в целях оказания помощи азербайджанскому органу гражданской авиации в устранении выявленных им недостатков в плане контроля за обеспечением безопасности. Кроме того, азербайджанский авиационный персонал принимал участие в соответствующих практикумах и учебных курсах, проводившихся, в частности, в Грузии, Турции и Австрии. В результате в июле 2018 года была успешно проведена Координируемая миссия ИКАО по валидации (ICVM). В свете значительного прогресса, достигнутого Азербайджаном в устранении недостатков в плане контроля за обеспечением безопасности полетов, а также в части улучшения показателей EI, в 2018 году он был награжден *Свидетельством Президента Совета о признании заслуг в области безопасности полетов*.

4. Азербайджан поддержал инициативу NCLB ИКАО, поскольку значительное число государств испытывают нехватку финансовых и людских ресурсов, необходимых для эффективного внедрения SARPS ИКАО. По мнению Азербайджана, обмен опытом между государствами, имеющими более высокий балл EI, и государствами, имеющими недостатки в плане контроля за обеспечением безопасности, выявленные в ходе проверок в рамках УППКБП, имеет ключевое значение для улучшения показателей реализации SARPS во всех регионах. В связи с этим Азербайджан предложил региональным бюро ИКАО играть роль координаторов в таких обменах опытом по внедрению SARPS. Он высказал мнение о том, что, сосредоточив внимание на государствах, сталкивающихся с вопросами, вызывающими значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), ИКАО смогла бы оказать помощь с минимизацией присущих им факторов риска в плане безопасности полетов и внедрения государствами SARPS. В документе WP/88 Ассамблее было предложено признать роль региональных бюро ИКАО в оказании государствам – членам ИКАО непрерывной поддержки с эффективной реализацией SARPS посредством координирования обмена опытом и извлеченных уроков по внедрению SARPS между государствами.

5. Делегат Финляндии внес на рассмотрение документ WP/107 Revision No. 1 (*Поддержка инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания"*), представленный ЕС и его государствами-членами, другими государствами – членами ЕКГА, ЕВРОКОНТРОЛЕМ и поддержанный Новой Зеландией и Канадой. Он подчеркнул, что Европа считает NCLB одновременно важнейшей инициативой ИКАО, направленной на поддержку глобального внедрения SARPS, политики, планов и программ Организации, и одной из ключевых движущих факторов в

деятельности самой Европы в поддержку ее национальных и региональных партнеров. Европа была активным и энергичным сторонником инициативы NCLB с самого начала, когда она была запущена Президентом Совета д-ром Олумуивой Бенардом Алиу в декабре 2014 года. Европа полностью поддержала инициативу NCLB, поскольку ее конечной целью является обеспечение того, чтобы в каждом регионе мира была безопасная и устойчивая авиационная система. Европа внесла свой вклад в успех этой инициативы посредством весьма конкретных действий и инвестиций. В информационном документе WP/106 содержится подробный обзор последних мероприятий, инициатив и проектов, осуществленных учреждениями ЕС, а также европейскими государствами – членами ИКАО в поддержку ценнейшей инициативы NCLB ИКАО. В этой связи делегат Финляндии подчеркнул, что, поддерживая инициативу NCLB, Европа всегда стремится к установлению партнерских отношений с другими государствами и регионами, которые, в свою очередь, должны в полной мере использоваться для наращивания потенциала и дальнейшего развития устойчивости к внешним воздействиям. Европе удалось поддержать надежных партнеров по всему миру во всех ключевых областях авиационной политики, таких как безопасность полетов, авиационная безопасность и устойчивое оказание аэронавигационных услуг.

6. Подтвердив, что Европа будет постоянно содействовать развитию инициативы NCLB и стремиться остаться одной из ключевых движущих сил и проводником стратегий деятельности ИКАО в предстоящие годы, делегат Финляндии отметил, что в целях подкрепления этой идеи в документе WP/107 Revision No. 1 содержится ряд конкретных предложений по дальнейшему совершенствованию осуществления инициативы NCLB, и подчеркнул важность более тесного сотрудничества и координации, с тем чтобы стратегия NCLB была еще более успешной и эффективной.

7. В документе WP/107 Revision No. 1 Ассамблее предлагается:

- a) вновь подтвердить свою поддержку инициативы NCLB и признать ее вклад в повышение общей эффективности деятельности авиации на глобальном уровне;
- b) предложить ИКАО применять системный подход к оказанию адресной поддержки государствам и активизировать работу Секретариата по поддержке внедрения, оказанию технической поддержки и помощи;
- c) признать практические преимущества и взаимодополняемость деятельности по наращиванию потенциала, осуществляемой ИКАО, отдельными государствами, региональными организациями и отраслью;
- d) призвать ИКАО координировать целенаправленную региональную или государственную поддержку с другими партнерами по линии Партнерства по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) в целях обеспечения авиационной безопасности и оказания аэронавигационных услуг;
- e) призвать ИКАО продолжать свою общую деятельность по поддержке внедрения новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) после их публикации, включая оценку показателей успешного внедрения SARPS;
- f) предложить государствам и региональным организациям продолжать информировать ИКАО об основных проектах в целях реализации согласованного подхода, обеспечивающего оптимальное использование имеющихся ресурсов;
- g) принять к сведению готовность совместно представивших документ WP/107 Revision No. 1 сторон поддерживать инициативу NCLB в истекшем трехлетнем периоде, в том числе в рамках проектов, кратко описанных в информационном документе WP/106.

8. Делегат Мексики представил документ WP/437, касающийся Системной программы помощи (SAP) регионального бюро Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (НАСС) ИКАО, которая была создана в целях осуществления инициативы NCLB в государствах – членах НАСС. Основное внимание в рамках SAP уделяется приоритетам, определенным в ходе сотрудничества между региональным бюро НАСС и отдельными государствами и касающимся повышения эффективности внедрения SARPS ИКАО и решения любых вопросов, связанных с SSC. Этот глобальный подход включает методику мониторинга, которая затрагивает такие области системы гражданской авиации, как аэронавигация, безопасность полетов, упрощение формальностей, сертификация аэродромов и охрана окружающей среды

9. Поскольку региональное бюро НАСС находится в Мексике, она была выбрана первым бенефициаром SAP. Правительство Мексики официально оформило свое участие в SAP, подписав соглашение, представленное региональным бюро НАСС, в рамках которого была сформулирована задача по оказанию Мексике технической помощи с назначением ответственных за каждый критический элемент и с представлением соответствующего плана действий. SAP была унифицирована для пятиэтапного единообразного применения во всех государствах региона NAM/CAR: политические обязательства; сбор и анализ данных; разработка совместного плана действий государства/ИКАО; внедрение и мониторинг; последующая деятельность и преемственность. Она представляет собой непревзойденный инструмент для Мексиканского ведомства гражданской авиации в деле дальнейшего укрепления его ответственности за применение SARPS ИКАО и средством, обеспечивающим преемственность деятельности, направленной на повышение уровня эффективной реализации в Мексике.

10. В документе WP/437 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, изложенную в документе;
- b) признать SAP инновационной программой, которая принесла значительную пользу участвующим в ней государствам, особо отметив работу, проделанную региональным бюро НАСС по реализации и мониторингу этой программы;
- c) рассмотреть вопрос о внедрении такой же программы в других регионах путем обмена знаниями и обеспечения сотрудничества между региональными бюро.

11. Делегат Южной Африки внес на рассмотрение документ WP/220, в котором содержится информация о миссиях по оказанию технической помощи, проведенных Южной Африкой в последние годы по просьбе различных африканских государств, и подробно рассказывается о стратегии регионального сотрудничества, которую она разработала совместно с другими государствами - членами Сообщества по вопросам развития стран юга Африки (САДК) в целях предоставления наиболее соответствующих стоящим задачам ресурсов для оказания помощи, сотрудничества и взаимодействия в деле повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности в регионе в соответствии с инициативой NCLB ИКАО.

12. В документе WP/220 Ассамблее предлагается принять к сведению содержание документа и призвать те государства, которые еще не сделали этого, инициативно планировать, координировать и осуществлять региональное сотрудничество, а также контролировать результаты в целях повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

13. Было отмечено, что были представлены также следующие информационные документы: WP/106 [*Support to ICAO No Country Left Behind Initiative (List of Projects)*], представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЕМ; WP/233 (*Sharing of information and lessons learnt amongst archipelagic States*), представленный Индонезией; и WP/452 (*La experiencia de Uruguay con la Iniciativa Ningún*

país se queda atrás), представленный Уругваем и поддержанный государствами – членами региона SAM и государствами – членами ЛАКГА.

Обсуждение

14. Выступая в поддержку документа WP/437 (Мексика), делегат Никарагуа подтвердил, что SAP регионального бюро NACC является весьма достойной инициативой.

15. Также одобрив документ WP/437, делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) признал важность SAP и вытекающие из нее преимущества, описанные в документе, в частности в отношении УППКБП, национальных программ по внедрению навигации, основанной на характеристиках (PBN), и государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП). Он призвал к активному участию в работе SAP все государства – члены NACC и настоятельно призвал заинтересованные стороны продолжать вносить вклад в укрепление безопасности полетов и авиационной безопасности в этом регионе и во всем мире.

16. Подчеркнув, что инициатива NCLB очень важна для государств, а также для ИКАО в целом, делегат Уругвая отметила, что именно исходя из этого ее государство поддержало эту инициативу, а также документ WP/437. Она предложила делегатам ознакомиться с информационным документом WP/452, в котором освещаются результаты технической помощи, предоставленной Уругваю в рамках инициативы NCLB ИКАО по линии регионального бюро региона SAM и работа Региональной системы оперативного сотрудничества в целях обеспечения безопасности полетов (SRVSOP), направленные на устранение недостатков, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов, выявленные в ходе проверки в рамках УППКБП.

17. Делегат Италии подчеркнул, что коммерческий воздушный транспорт представляет собой глобальное явление, управление которым должно осуществляться на основе глобального подхода, с тем чтобы он был безопасным, надежным, эффективным и заслуживающим доверия. Он подчеркнул, что такой подход возможен только в том случае, если все государства-члены будут в состоянии обеспечить согласованное осуществление SARPS ИКАО на глобальном уровне. Выразив решительную поддержку инициативе NCLB ИКАО и связанному с ней документу WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой), делегат Италии подчеркнул значительную ценность усилий ИКАО, отдельных государств, региональных организаций и отрасли по наращиванию потенциала под эгидой инициативы NCLB. Он подчеркнул, что предоставление финансовых и технических ресурсов в рамках этой инициативы имеет первостепенное значение для глобального развития системы коммерческих воздушных перевозок, и просил ИКАО укрепить свою ведущую роль как координатора всех этапов инициативы NCLB.

18. Говоря о документе WP/49 (Совет), делегат Греции выразила решительную поддержку работы ИКАО в рамках инициативы NCLB, которая предусматривает оказание прямой помощи развивающимся государствам. Отметив необходимость наличия политической воли государств к объединению ресурсов, она подтвердила, что инициатива NCLB может быть еще более усилена за счет создания надежных координационных механизмов, позволяющих оптимально использовать ресурсы и добиваться максимальной отдачи от деятельности по наращиванию потенциала, как это было рекомендовано в документе WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой). Напомнив о том, что в этом документе ИКАО было также рекомендовано применять системный подход в своей целенаправленной деятельности по оказанию поддержки государствам, делегат Греции

подчеркнула, что такой подход будет способствовать созданию надежных систем регулятивного контроля в государствах-бенефициарах.

19. Делегат Канады подчеркнул, что его государство поддерживает инициативу NCLB ИКАО и будет продолжать ее поддерживать. Он согласился со всеми замечаниями, высказанными предыдущими ораторами. Говоря о документе WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой) и документе WP/437 (Мексика), делегат Канады подчеркнул, что документ WP/129 (*Развитие инициатив технической помощи*) и документ WP/276 (*Повышение эффективности работы региональных групп ИКАО*), совместно представленные его государством и Новой Зеландией, будут вынесены на обсуждение в Технической комиссии в целях дальнейшего укрепления инициативы NCLB и обеспечения ее еще большего успеха.

20. Делегат Республики Молдова поддержал документ WP/107 Revision No. 1. В свете прекрасного сотрудничества между его государством и региональным бюро EUR/NAT, он одобрил также документ WP/88 (Азербайджан), в котором Ассамблее было предложено признать роль региональных бюро ИКАО в обеспечении постоянной поддержки государств-членов ИКАО в эффективной реализации SARPS путем координации извлеченных уроков и обмена опытом в реализации SARPS между государствами.

21. Одобрив WP/49 (Совет), делегат Кубы высказалась в поддержку инициативы NCLB ИКАО и высоко оценила руководящую роль Президента Совета д-ра Алиу в этой связи. Выразив также поддержку документу WP/437 (Мексика), она подчеркнула, что Куба получила большие преимущества благодаря SAP Регионального бюро NACC, и высказала мнение о том, что было бы чрезвычайно полезно воспроизвести эту программу в других регионах мира, как это было рекомендовано в документе. Делегат Кубы поддержала также документ WP/220 (Южная Африка), в котором государствам рекомендуется активнее планировать, координировать и осуществлять региональное сотрудничество, а также, а также контролировать результаты в целях повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

22. Сославшись на документ WP/88 (Азербайджан), делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что ее государство поддерживает идею признания региональных бюро ИКАО основными органами, отвечающими за координацию и распространению информации о передовой практике среди государств-членов. Соединенные Штаты Америки поддержали также усилия региональных бюро по обмену между собой инструктивным материалом.

23. Выразив поддержку документу WP/49 (Совет), делегат Франции подтвердил, что инициатива NCLB является одним из главных достижений ИКАО за последние годы, в первую очередь благодаря Президенту Совета д-ру Алиу, который активно ее пропагандировал. Франция будет добиваться того, чтобы она стала его наследием на долгие годы вперед. Франция твердо привержена инициативе NCLB с момента ее создания в 2014 году и наладила партнерские отношения с другими европейскими государствами в целях укрепления потенциала развивающихся стран, как это было подчеркнуто в документе WP/107 Revision No. 1. Кроме того, Франция взаимодействовала на двусторонней основе со многими другими государствами в целях оказания технической помощи на всех континентах.

24. Вопрос, стоящий сейчас перед Ассамблеей, заключается в следующем: могла бы ИКАО делать больше и работать лучше в части, касающейся оказания поддержки развивающимся странам в рамках инициативы NCLB? По мнению Франции, Организации есть над чем поработать в таких областях, как координация деятельности государственных и частных доноров, обмен информацией между государствами-бенефициарами, оптимизация и централизованная

координации мероприятий по государственной поддержке по линии Секретариата, а также долгосрочный мониторинг эффективности принимаемых мер. Такие действия обеспечат коллективные действия государств в нужное время, в нужном месте и подкрепленные необходимыми ресурсами, как это делается в настоящее время в области охраны окружающей среды в рамках успешной Программы помощи, наращивания потенциала и подготовки персонала (АСТ) для CORSIA. ИКАО следует более эффективно выполнять свою политическую обязанность по оказанию помощи тем государствам, которые сталкиваются с трудностями и проблемами в области гражданской авиации, с тем чтобы ни одна страна не осталась без внимания.

25. Одобрив также документ WP/49, делегат Сингапура подчеркнул, что инициатива NCLB показала себя эффективной в плане налаживания сотрудничества и взаимодействия между государствами и отраслью в целях укрепления потенциала авиации на глобальном уровне. Ощутимые улучшения в авиационной системе являются наглядной демонстрацией работы сообщества государств как единой команды. В этой связи Сингапур поблагодарил Президента Совета д-ра Алиу за его дальновидность и умелое руководство, а Секретариат ИКАО – за его неустанные усилия по осуществлению инициативы NCLB, а также государства и отрасль – за их тесное сотрудничество. Сингапур настоятельно призвал ИКАО продолжать совместно с государствами и отраслью поддерживать масштабную инициативу NCLB по укреплению авиационной системы в целом.

26. Делегат Швеции отметил, что именно в интересах обеспечения согласованного осуществления SARPS ИКАО во всем мире его государство полностью поддерживает инициативу NCLB, с тем чтобы все государства имели доступ к значительным социально-экономическим преимуществам, связанным с безопасными и надежными воздушными перевозками. Как было подчеркнуто в документе WP/107 Revision No.1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой), Швеция убеждена в том, что инициатива NCLB выиграет от применения ИКАО системного подхода к ее целенаправленной деятельности по оказанию государственной поддержки в целях создания эффективной системы контроля и координации с другими заинтересованными сторонами во избежание дублирования усилий. Отметив это, делегат Швеции вновь заявил о поддержке данного документа.

27. Делегат Грузии выразил поддержку документам WP/49 (Совет), WP/88 (Азербайджан) и WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой). Подчеркнув, что Грузии очень помогло содействие, оказанное по линии инициативы ИКАО NCLB, он отметил, что за последние несколько лет она провела ряд ключевых реформ и при поддержке партнеров добилась существенного прогресса в области гражданской авиации. В этой связи делегат Грузии поблагодарил региональное бюро EUR/NAT, ЕС и Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), а также Францию, Германию, Австрию и Хорватию за оказанную на двустороннем уровне помощь. Грузия из государства-бенефициара превратилась в государство, помогающее реализовывать инициативу NCLB, и твердо намерена поддерживать эту весьма успешную программу. Напомнив, что во время первого пленарного заседания 24 сентября 2019 года Грузии за ее достижения было вручено *Свидетельство Президента Совета о признании заслуг в области безопасности полетов*, а также первое в своем роде *Свидетельство Президента Совета о признании заслуг в области авиационной безопасности*, он подтвердил, что этим большим успехом она обязана инициативе NCLB ИКАО.

28. Делегат Парагвая одобрил документы WP/437 (Мексика) и WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой). Отметив, что инициатива NCLB направлена на обеспечение того, чтобы все государства-члены выиграли от успешного достижения стратегических целей, а также реализации

стратегий, планов и программ ИКАО, она присоединилась к предыдущим ораторам, выразив в этой связи свою поддержку.

29. Делегат Украины подтвердил настрой его страны на эффективное международное сотрудничество с ИКАО и, в частности, на обеспечение ИКАО ресурсами, необходимыми для решения ее будущих задач. Поддержав документ WP/107 Revision No. 1, он подчеркнул, что инициатива NCLB ИКАО позволила украинскому авиационному персоналу повысить свою квалификацию путем участия в многочисленных учебных мероприятиях и программах. Подчеркнув, что обмен опытом осуществления SARPS с другими государствами укрепляет доверие, делегат Украины одобрил также документ WP/88 (Азербайджан).

30. Подтвердив решительную поддержку ее государством инициативы NCLB ИКАО, делегат Сербии также одобрила документы WP/107 Revision No. 1 и WP/88. Она отметила, что Сербия, как и Азербайджан, является бенефициаром проекта по оказанию технической помощи и укреплению потенциала, и считается хорошим примером того, как такие хорошо организованные целевые проекты могут способствовать повышению общей эффективности работы авиации и выполнению государствами своих обязательств по Чикагской конвенции. Напомнив, что в ходе проверки УППКБП ее государство получило оценку эффективной реализации в 70,26 % в 2009 году, делегат Сербии подчеркнула, что благодаря упомянутому проекту по оказанию технической помощи и укреплению потенциала, эта оценка выросла до 93,3%, что было подтверждено в ходе ICVM в 2019 году.

31. Выразив поддержку документу WP/220 (Южная Африка), делегат Объединенной Республики Танзания подчеркнул важность регионального сотрудничества для достижения целей инициативы NCLB и вновь заявил о необходимости разработки стратегии регионального сотрудничества для установления партнерских связей и/или оказания помощи государствам в удовлетворении их приоритетных потребностей в целях повышения эффективности осуществления SARPS ИКАО. Он одобрил также документы WP/49 (Совет), WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой) и WP/437 (Мексика).

32. Одобрив также документ WP/437, делегат Коста-Рики особо отметил усилия, прилагаемые региональным бюро НАСС для оказания поддержки государствам, при которых оно было аккредитовано. Он одобрил также документ WP/107 Revision No. 1 с учетом необходимости оптимального использования ресурсов. Делегат Коста-Рики подчеркнул, что как региональное, так и глобальное сотрудничество имеет исключительно важное значение для повышения уровня безопасности полетов во всех государствах.

33. Делегат Того подчеркнул, что Президент Совета д-р Алиу войдет в историю благодаря той важнейшей роли, которую он сыграл в продвижении выдающейся инициативы NCLB. Он поддержал документы WP/49 (Совет), WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой) и WP/437 (Мексика). Сославшись на документ WP/220 о миссиях по оказанию технической помощи, которые Южная Африка осуществила по просьбе различных африканских государств, делегат Того предложил ИКАО выпустить инструктивный материал о различных средствах, имеющихся в распоряжении государств для получения технической помощи, с тем чтобы избежать дублирования усилий.

34. Одобрив документ WP/49 (Совет), делегат Мексики выразил признательность Президенту Совета д-ру Алиу за ту руководящую роль, которую он сыграл в разработке инициативы NCLB, и за приданный ее осуществлению большой импульс. Поддержав также документ WP/107

Revision No. 1, он подтвердил, что рекомендованное ИКАО применение системного подхода к оказанию целевой государственной поддержки еще сильнее укрепит возможности государств-бенефициаров в деле устранения их выявленных недостатков и эффективной реализации SARPS. Кроме того, делегат Мексики подчеркнул важность координации ИКАО целевой региональной или государственной поддержки с другими партнерами, как рекомендовано в этом документе. Одобрив документ WP/220 (Южная Африка), он вновь подчеркнул важность мониторинга результатов планируемого регионального сотрудничества.

35. Делегат Саудовской Аравии выразил также признательность Президенту Совета д-ру Алиу за прекрасную инициативу NCLB, которую с самого начала поддерживало его государство и на финансирование которой оно вносило добровольные взносы в 2016 и 2019 годах. Он подчеркнул, что благодаря инициативе NCLB повысился уровень безопасности полетов и авиационной безопасности в развивающихся и наименее развитых странах. Тем не менее, делегат Саудовской Аравии согласился с замечаниями, высказанными делегатом Франции в отношении различных областей, требующих дальнейшей работы в плане оказания поддержки странам в рамках инициативы NCLB.

36. Подтвердив, что под руководством Президента Совета д-ра Алиу благодаря инициативе NCLB были достигнуты огромные результаты во всем мире, делегат Колумбии выразил поддержку документу WP/49 (Совет), а также WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой). Одобрив также документ WP/437 (Мексика), он вновь заявил, что SAP регионального бюро НАСС является инновационной и эффективной программой, которую следует распространить на другие регионы.

37. Делегат Египта указал, что он также поддерживает документы WP/49 и /107 Revision No. 1, поскольку они подчеркивают важность сотрудничества между ИКАО, отдельными государствами, региональными организациями и отраслью в деле оказания содействия государствам в рамках инициативы NCLB в целях обеспечения успешных результатов. Он одобрил документ WP/220 (Южная Африка), а также WP/88 (Азербайджан), в которых подчеркивается важность повышения квалификации авиационного персонала. Делегат Египта одобрил также документ WP/437 (Мексика), в котором содержится призыв к распространению SAP на другие регионы путем обмена знаниями и сотрудничества между региональными бюро.

38. Делегат Перу подчеркнул, что его стране очень помогла инициатива NCLB и что в ходе первого пленарного заседания 24 сентября 2019 года его стране было вручено *Свидетельство Президента Совета о признании заслуг в области безопасности полетов*. Он поддержал документы WP/49 (Совет), WP/437 (Мексика), WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой) и WP/220 (Южная Африка).

39. Вновь заявив о том, что инициатива NCLB осуществлялась под руководством Президента Совета д-ра Алиу, делегат Нигерии одобрил также документы WP/49, WP/107 Revision No. 1 и WP/220. Он поддержал также документ WP/437 (Мексика), поскольку, по его мнению, SAP регионального бюро НАСС является ценной программой, которую следует распространить на другие регионы.

40. Делегат Ливана одобрил документ WP/220 (Южная Африка) и призвал государства осуществлять региональное сотрудничество для достижения главной цели, а именно чтобы никто не остался без внимания.

41. Делегат Вьетнама выразил поддержку WP/49 (Совет) в знак признания важности инициативы NCLB. Он подчеркнул, что Вьетнам воспользовался ей в рамках Программы

технического сотрудничества ИКАО и предоставления технической помощи Азиатским и Тихоокеанским (АРАС) региональным бюро ИКАО (Бангкок), что укрепило потенциал его государства в области обеспечения контроля за безопасностью полетов.

42. Делегат Мозамбика поблагодарил Президента Совета д-ра Алиу за осуществление инициативы NCLB, которая приносит огромную пользу, и выразил решительную поддержку документов WP/49 (Совет), WP/220 (Южная Африка) и WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой).

43. Делегат Китая отметил, что его государство также поддерживает инициативу NCLB, в которой оно принимает активное участие, и высоко оценивает деятельность, осуществляемую под ее эгидой и руководством д-ра Алиу. Подчеркнув, что инициатива NCLB способствует повышению безопасности полетов, эффективности и авиационной безопасности международной гражданской авиации, он поздравил ИКАО с этим достижением и одобрил документы WP/49 и /107 Revision No. 1.

44. Наблюдатель от КАНСО высказалась в поддержку четырех представленных документов. Сославшись на документ WP/49 (Совет), она подтвердила, что инициатива ИКАО NCLB приносит большую пользу многим государствам мира. Наблюдатель от КАНСО поблагодарила ИКАО за работу, которую она проводит в этой связи, и вновь заявила о полной поддержке ее организацией резолюции A39-23 Ассамблеи, касающейся инициативы NCLB. Она подчеркнула, что КАНСО готова оказывать поддержку не только государствам, но и регионам в деле эффективной реализации SAPRS ИКАО, ее стратегий, планов и программ в глобальном масштабе. КАНСО будет тесно сотрудничать с Управлением технического сотрудничества (ТСВ) ИКАО в регионах для координации осуществления в свете инициативы NCLB.

45. Что касается документа WP/88 (Азербайджан), то КАНСО согласилась с тем, что обмен опытом в части, касающейся осуществления SARPS, между государствами полезен для получения устойчивого и предсказуемого финансирования технической и интеллектуальной поддержки. КАНСО поддержала также роль региональных бюро ИКАО в качестве координаторов обмена таким опытом между государствами в их соответствующих регионах.

46. КАНСО одобрила документ WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой). Что касается документа WP/220 (Южная Африка), то КАНСО поддержала его и призвала государства проявлять инициативу при планировании, координировании и осуществлении регионального сотрудничества, а также контролировать результаты в целях повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности, как рекомендовано в данном документе.

47. Наблюдатель от МСА заявил о решительной поддержке инициативы NCLB ИКАО и четырех представленных в этой связи документов. Она подчеркнула, что в сотрудничестве с ИКАО МСА осуществляет сопутствующую программу, направленную на то, чтобы ни один аэропорт не остался без внимания, а именно Программу совершенствования безопасности полетов в аэропортах (АРЕХ), в рамках которой аэропортам – членам МСА оказывается непосредственная помощь с целью повышения уровня безопасности полетов в них. МСА призвала государства к совместной работе по использованию этого предельно практического подхода к повышению уровня безопасности полетов во всем мире, и не в последнюю очередь потому, что МСА может помочь аэропортам пройти сертификацию. Наблюдатель от МСА подтвердил, что это является ярким примером ценности сотрудничества между государствами и отраслью.

48. Сославшись на пункт действий f) в документе WP/107 Revision No. 1 (Финляндия от имени ЕС, ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой) C/PRC проинформировал Исполнительный комитет о том, что была разработана база данных, включающая все проекты наращивания потенциала и оказания помощи в области авиационной безопасности, а также база данных по проектам технической помощи ASIAP, и что эти инструменты могут быть усовершенствованы и расширены с целью охватить и другие стратегические цели.

49. Обратив затем внимание на документ WP/437 (Мексика), C/PRC подчеркнул, что поощрение региональной координации посредством тесного партнерства с региональными организациями и региональными ведомствами гражданской авиации согласуется с политикой ИКАО в области регионального сотрудничества. Такие усилия дополняют программы, инициированные ИКАО в целях повышения эффективности деятельности по наращиванию потенциала и оказанию помощи (как, например, ASIAP) в области безопасности полетов. Государствам – членам ИКАО было рекомендовано рассматривать их активное участие в таких программах как средство улучшения координации деятельности, связанной с оказанием технической помощи. Такая деятельность могла бы способствовать достижению целей глобальных планов ИКАО, а также продолжению деятельности ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи, и в соответствии с рекомендациями, содержащимися в документе WP/107 Revision No. 1, Секретариат ИКАО должен быть соответствующим образом проинформирован об этом.

50. Председатель указал, что в свете единодушной поддержки продолжения деятельности по наращиванию потенциала и оказанию помощи в области международной авиации Исполнительный комитет предложил Ассамблее вновь заявить о своей поддержке положений резолюции Ассамблеи А39-23 *"Инициатива 'Ни одна страна не остается без внимания' (NCLB)"*.

51. Приняв к сведению документ WP/49, представленный Советом, Исполнительный комитет отметил важнейшее значение инициативы NCLB для поддержки государств – членов ИКАО в части, касающейся эффективного внедрения SARPS, мер политики, планов и программ ИКАО, обеспечивающих безопасность, надежность, эффективность, экономическую жизнеспособность и экологически рациональную работу системы воздушного транспорта. Исполнительный комитет выразил глубокую признательность Президенту Совета ИКАО д-ру Алиу за инициативу по созданию NCLB и за конструктивные усилия ИКАО по оказанию технической помощи государствам-членам в целях активизации внедрения SARPS и повышения уровней эффективной реализации (EI) в области безопасности полетов и авиационной безопасности в каждом регионе в поддержку инициативы NCLB.

52. Исполнительный комитет принял к сведению документ A40-WP/88, представленный Азербайджаном, и признал роль региональных бюро ИКАО в оказании непосредственной поддержки государствам – членам ИКАО в эффективном внедрении SARPS и координации оказания помощи в рамках инициативы NCLB.

53. Исполнительный комитет принял также к сведению документ WP/107 Revision No. 1, представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ, а также в соавторстве с Новой Зеландией и Канадой, который был дополнен информацией, представленной в документе WP/106, о различных проектах по созданию потенциала и оказанию помощи в Европе по всем стратегическим целям ИКАО. Исполнительный комитет подтвердил свою поддержку инициативы NCLB и отметил участие в этой инициативе, направленной на повышение общей эффективности авиации на глобальном уровне. В целях повышения эффективности деятельности по наращиванию потенциала Комитет предложил ИКАО активизировать оказание поддержки государствам-членам в части, касающейся внедрения SARPS с использованием соответствующих показателей их успешного внедрения. Признав

практические преимущества и взаимодополняемость деятельности по наращиванию потенциала, осуществляемой ИКАО, отдельными государствами, региональными организациями и отраслью, Комитет предложил ИКАО играть координирующую и информационно-просветительскую роль между различными заинтересованными сторонами, участвующими в оказании помощи, и поощрять использование существующих механизмов координации планирования и оказания целевой помощи, таких, например, как ASIAP, в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации.

54. Приняв к сведению документ WP/437, представленный Мексикой, Исполнительный комитет признал, что аналогичная деятельность по наращиванию потенциала и оказанию помощи осуществляется во всех региональных бюро ИКАО и предложил обмениваться передовой практикой и опытом внедрения SARPS между государствами, учитывая особенности и приоритеты государств, аккредитованных при каждом региональном бюро.

55. Исполнительный комитет рассмотрел документ A40-WP/220, представленный Южной Африкой, и призвал государства активизировать оказание непосредственной помощи другим государствам, например на региональном уровне, в целях повышения эффективности внедрения SARPS с осуществлением соответствующего мониторинга.

56. С учетом выраженной широкой поддержки документов WP/49, WP/88, WP/107 Revision No. 1, WP/437 и WP/220, Исполнительный комитет согласился рекомендовать Ассамблее:

- a) настоятельно призвать Совет продолжать работу по повышению глобальной осведомленности о важности эффективного внедрения SARPS, мер политики, планов и программ ИКАО, обеспечивающих безопасность, надежность, эффективность, экономическую целесообразность и экологическую рациональность системы воздушного транспорта;
- b) настоятельно призвать Генерального секретаря продолжать активизировать деятельность по оказанию технической помощи и техническому сотрудничеству в целях дальнейшей реализации инициативы NCLB, в частности деятельность, связанную с оказанием общей помощи после опубликования новых SARPS;
- c) признать роль региональных бюро ИКАО в обеспечении непрерывной поддержки государств – членов ИКАО в деле эффективного внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) посредством координации изучения опыта и обмена опытом во внедрении SARPS между государствами;
- d) предложить ИКАО применять системный подход к оказанию адресной поддержки государствам и активизировать работу Секретариата по поддержке внедрения, оказанию технической поддержки и помощи;
- e) признать практические преимущества и взаимодополняемость деятельности по наращиванию потенциала, осуществляемой ИКАО, отдельными государствами, региональными организациями и отраслью и поручить ИКАО координировать работу по оказанию адресной поддержки с другими партнерами ASIAP в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации;
- f) рекомендовать государствам и региональным организациям постоянно информировать ИКАО о своей деятельности по оказанию помощи в целях реализации согласованного подхода к оказанию технической помощи, обеспечивающего оптимальное использование имеющихся ресурсов и сокращение дублирования усилий;
- g) поощрять обмен информацией между региональными бюро ИКАО о передовой практике наращивания потенциала и оказания помощи, учитывая, что следует уделять должное внимание особенностям и приоритетам государств, аккредитованных при каждом региональном бюро;

- h) призвать государства инициативно планировать, координировать и выполнять принципы регионального сотрудничества и контролировать результаты в целях повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

57. Исполнительный комитет отметил, что адресованные ИКАО действия будут осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 годы и за счет внебюджетных взносов

Исследование потребностей Тихоокеанских малых островных развивающихся государств (ТМОРАГ)

58. C/PRC представил документ WP/47, в котором Совет представил обновленную информацию о практическом исследовании, связанном с анализом авиационных потребностей тихоокеанских малых островных развивающихся государств и проведенном в соответствии с решением 39-й сессии Ассамблеи (см. документ A39-WP/501). В документе содержалась информация о сфере охвата, целях, методологии проведения исследования потребностей ТМОРАГ и была выражена признательность ИКАО Австралии, Китаю, Сингапуру, Соединенному Королевству, Соединенным Штатам Америки, Фиджи и Чили за их взносы в натуральной форме и финансовые взносы. C/PRC проинформировал Исполнительный комитет о том, что по проекту выводов и рекомендаций исследования были проведены надлежащие консультации с четырнадцатью государствами, включенными в исследование, и что Секретариат ИКАО представит окончательный доклад на 218-й сессии Совета, которому будет поручено рассмотреть рекомендации и разработать "дорожную карту" по их выполнению. C/PRC подчеркнул, что указанные рекомендации могут потребовать мобилизации ресурсов и расширения партнерских отношений с правительствами, частным сектором и соответствующими организациями системы Организации Объединенных Наций.

59. В документе WP/47 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в документе;
- b) выразить признательность государствам за добровольные взносы и помощь в натуральной форме для проведения исследования потребностей ТМОРАГ;
- c) поручить Совету рассмотреть рекомендации, содержащиеся в докладе об исследовании, и разработать дорожную карту по рекомендациям, которые могут быть изменены Советом.

60. Делегат Австралии внес на рассмотрение документ WP/210, представленный его государством в соавторстве с Новой Зеландией, Самоа, Сингапуром, Тонгой и Тихоокеанским управлением по обеспечению безопасности на авиатранспорте. Он отметил, что Австралия рада присоединиться к этим соавторам в их обращенном к ИКАО призыве усилить текущее взаимодействие в регионе APAC в соответствии с итогами Тринадцатой Аэронавигационной конференции 2018 года (AN-Conf/13). Регион APAC является крупнейшим в мире по общей доле в объеме глобальных перевозок и охватывает обширное воздушное пространство с 49 районами полетной информации. В настоящее время в нем проживает 60 процентов мирового населения – около 4,3 миллиарда человек. Как и для других частей мира, торговля и туризм критически важны для региона APAC и невозможны без безопасного, защищенного и надежного авиасообщения. По мере развития рынка региона APAC, возрастал и масштаб проблем. Хотя Пекинская декларация 2018 года стала важной вехой для авиации в регионе APAC, поскольку продемонстрировала региональный настрой на достижение целей ИКАО в части безопасности полетов, аэронавигации и людских ресурсов, ее осуществление остается проблематичным для многих государств региона APAC.

61. С 2018 года Австралия и соавторы документа отмечают работу ИКАО и приветствовали проведение аналитического исследования потребностей ТМОРАГ (WP/47). Они подчеркнули важность сохранения импульса, заложившего основу Пекинской декларации и результатов исследования потребностей ТМОРАГ, что потребует долгосрочной координации, сотрудничества и привлечения ресурсов. Региональное бюро АРАС в Бангкоке является для ИКАО одним из основных каналов оказания помощи государствам. Хотя Австралия и соавторы документа признали хорошую работу, уже проделанную ИКАО, они высказали мнение о том, что в будущем ИКАО следует уделять первоочередное внимание соответствующему ресурсному обеспечению регионального бюро АРАС в Бангкоке для более эффективной поддержки осуществления Пекинской декларации на региональном и национальном уровнях и прогресса в достижении глобальных целей ИКАО и оказать помощь региону и государствам в реализации мер, принимаемых по результатам аналитического исследования потребностей ТМОРАГ.

62. В документе WP/210 Ассамблее предлагается:

- a) признать растущие требования к региону АРАС и особые проблемы, с которыми сталкиваются тихоокеанские островные государства при осуществлении Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО;
- b) в соответствии с рекомендациями AN-Conf/13, рекомендовать, чтобы ИКАО уделяла первоочередное внимание соответствующему ресурсному обеспечению регионального бюро АРАС в Бангкоке для более эффективной поддержки осуществления Пекинской декларации на региональном и национальном уровнях и прогресса в достижении глобальных целей ИКАО; и оказать помощь региону и государствам в реализации мер, принимаемых по результатам аналитического исследования потребностей ТМОРАГ.

63. Делегат Папуа - Новой Гвинеи представил документ WP/310 от имени Вануату, Маршалловых Островов, Микронезии (Федеративных Штатов), Науру, Островов Кука, Палау, Папуа-Новой Гвинеи, Самоа, Сингапура, Соломоновых Островов, Тонга, Тувалу и Фиджи. В этом документе соавторы выразили признательность ИКАО и государствам-донорам за усилия по проведению исследования с целью проанализировать потребности ТМОРАГ в области авиации, не предвосхищая результатов 2-го этапа исследования, чтобы провести необходимую расстановку приоритетов в ресурсах Регулярной программы и/или выделить достаточный объем внебюджетных ресурсов и оказать необходимую помощь для выполнения этих рекомендаций и решений.

64. В документе WP/310 Ассамблее предлагается:

- a) признать уникальные и разнообразные вызовы, с которыми сталкиваются ТМОРАГ в развитии международной гражданской авиации;
- b) настоятельно призвать ИКАО выделить достаточную сумму из Регулярного бюджета ИКАО и/или внебюджетных ресурсов, а также оказывать необходимую помощь для выполнения рекомендаций и решений, вытекающих из анализа потребностей ТМОРАГ в области авиации.

65. Делегат Новой Зеландии представила документ WP/385, в котором говорится о многочисленных мероприятиях, проводимых Новой Зеландией в целях повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности в ТМОРАГ. Она подчеркнула, что несмотря на то, что ТМОРАГ стремятся улучшить свои показатели ЕІ, они сталкиваются с многочисленными проблемами. Новая Зеландия продолжала оказывать поддержку своим соседям из числа ТМОРАГ в преодолении этих проблем в рамках программ технической помощи и наращивания потенциала в

целях повышения эффективности контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в Тихоокеанском регионе. Недавно оказанная Новой Зеландией поддержка была направлена на наращивание потенциала в части практического использования онлайн-платформы УППКБП, а также на тесное сотрудничество с Тихоокеанским управлением по обеспечению безопасности на авиатранспорте в целях повышения эффективности его работы, с тем чтобы оно имело реальную возможность координировать проекты в Тихоокеанском регионе. Вместе с тем Новая Зеландия признает, что для повышения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности во всем Тихоокеанском регионе необходимы более фундаментальные изменения, в связи с чем она поддержала работу, которая была проделана в рамках исследования по анализу потребностей ТМОРАГ в области авиации. Новая Зеландия призывает ИКАО убедиться, что рекомендации авторов анализа потребностей ТМОРАГ будут иметь непосредственное отношение к решению проблем островных государств Тихого океана практическим, пропорциональным проблемам и экономически рациональным образом, а также предоставить достаточное финансирование и взять обязательство полностью реализовать на практике рекомендации исследования.

66. В документе WP/385 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению значительную работу, которая проводится в ТМОРАГ по повышению безопасности полетов и улучшению показателей ЕІ ИКАО;
- b) согласиться с важностью твердых обязательств со стороны ИКАО по отношению к Тихоокеанскому региону в части сотрудничества с государствами в целях повышения безопасности полетов и авиационной безопасности.

Обсуждение

67. Делегат Папуа - Новой Гвинеи одобрил документы WP/47 (Совет) и WP/210 (Австралия и соавторы).

68. Поддержав документ WP/310 (Папуа - Новая Гвинея и соавторы), делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что ее государство признает многочисленные проблемы в области гражданской авиации, с которыми сталкиваются ТМОРАГ. Она отметила также усилия ИКАО, предпринимаемые в координации с ТМОРАГ и государствами-донорами в целях разработки конструктивных и выполнимых на практике рекомендаций в рамках исследования по анализу потребностей ТМОРАГ в области авиации. Кроме того, Соединенные Штаты Америки поддержали документ WP/385 и высоко оценили усилия Новой Зеландии по повышению уровня безопасности полетов и авиационной безопасности в Тихоокеанском регионе. Делегат Соединенных Штатов Америки признала важную роль программ Новой Зеландии по оказанию технической помощи и наращиванию потенциала, включая многочисленные проведенные в этом регионе практикумы, посвященные МНМ УППКБП, а также постоянную поддержку Тихоокеанского управления по обеспечению безопасности на авиатранспорте со стороны Новой Зеландии. Соединенные Штаты Америки согласились с тем, что коллегиальный подход является ключом к повышению эффективности контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности во всем Тихоокеанском регионе и выразили надежду на сотрудничество с ИКАО и ее государствами-членами в деле практической реализации решений по итогам исследования по анализу потребностей ТМОРАГ в области авиации.

69. Одобрив документ WP/47 (Совет), делегат Сингапура отметил, что его государство удовлетворено тем, что ИКАО признала важнейшее значение поддержки неотложных потребностей ТМОРАГ. Сингапур настоятельно призвал ИКАО продолжать тесные консультации с ТМОРАГ в ходе проводимого исследования и принимать во внимание их мнения в отношении "дорожной

карты" осуществления рекомендаций, содержащихся в исследовании. Поскольку цель исследования заключалась в том, чтобы обеспечить оказание ТМОРАГ практической и действенной помощи, Сингапур также настоятельно призвал ИКАО выделить достаточные ресурсы для удовлетворения потребностей Тихоокеанского региона, в том числе для оплаты услуг технических специалистов регионального бюро АРАС и оказания технической помощи ТМОРАГ.

70. Делегат Республики Корея указал, что его государство поддерживает усилия ИКАО по оказанию помощи ТМОРАГ, как это предусмотрено документом WP/47, и радо содействовать более активному осуществлению SARPS, касающихся безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, а также авиационной безопасности в ТМОРАГ.

71. Делегат Российской Федерации одобрил четыре представленных документа, в частности WP/210 (Австралия и соавторы). Он напомнил, что Российская Федерация неоднократно подчеркивала необходимость укрепления региональных бюро ИКАО, таких как региональное бюро АРАС в Бангкоке. Подчеркнув, что аналогичная ситуация сложилась в региональном бюро EUR/NAT в Париже, делегат Российской Федерации вновь подчеркнул важность укрепления ресурсов всех региональных бюро для достижения целей инициативы NCLB ИКАО.

72. Вновь заявив о своей поддержке инициативы NCLB, делегат Того приветствовал различные формы помощи ТМОРАГ, которые были подчеркнуты в ходе обсуждения.

73. Делегат Кабо-Верде воспользовался этой возможностью, чтобы отметить ведущую роль ИКАО в развитии гражданской авиации во всем мире, о чем, в частности, говорил Президент Совета д-р Алиу. Будучи малым островным государством в Атлантическом океане, Кабо-Верде признала усилия Организации и одобрила все инициативы по сотрудничеству в поддержку ТМОРАГ. Он предложил ИКАО и ее государствам-членам выделить ресурсы на создание потенциала в различных регионах, с тем чтобы ни одна страна не осталась без внимания. Кабо-Верде поддержало четыре представленных документа.

74. Делегат Нигерии также одобрил эти четыре документа ввиду трудностей и проблем в области гражданской авиации, с которыми сталкиваются ТМОРАГ, и в знак признания совместных усилий государств по оказанию помощи этим государствам.

75. Выступая в поддержку документа WP/47 (Совет), делегат Австралии подчеркнул необходимость принятия прагматичных мер по оказанию помощи малым островным развивающимся государствам Тихого океана, которые можно было бы осуществлять совместно с авиационным персоналом ТМОРАГ. Он подчеркнул, что меры, принимаемые в других регионах мира, могут не подойти для ТМОРАГ. Делегат Австралии также выразил поддержку документам WP/310 (Папуа-Новая Гвинея и соавторы) и WP/385 (Новая Зеландия). Поблагодарив Новую Зеландию за многочисленные мероприятия в поддержку программы ТМОРАГ, он подчеркнул, что у Австралии сложились давние и продуктивные отношения с Новой Зеландией, которые продолжают развиваться в рамках исследования потребностей ТМОРАГ.

76. Делегат Кубы указала, что ее государство, являющееся островным государством в Карибском бассейне, признает потребности ТМОРАГ и проблемы, с которыми они сталкиваются в области гражданской авиации, и поддерживает все инициативы по оказанию им помощи в развитии их авиационных секторов. Куба одобрила все четыре представленных документа, в частности документ WP/47 (Совет), и настоятельно призвала Совет продолжать исследования по анализу потребностей ТМОРАГ

77. Сославшись на документ WP/210, в котором Австралия и соавторы документа просили ИКАО в приоритетном порядке выделить надлежащие ресурсы региональному бюро АРАС в Бангкоке, C/PRC обратил внимание на создание в июне 2013 года Пекинского филиала регионального бюро, принимающей стороной которого является Управление гражданской авиации Китая (СААС), в целях расширения поддержки, оказываемой всем государствам, аккредитованным при региональном бюро АРАС.

78. Президент Совета д-р Алиу поблагодарил Секретариат, в частности старшего советника г-на Н. Ралло и его сотрудников, за прекрасное и очень комплексное исследование потребностей ТМОРАГ в области авиации. Отметив, что исследование посвящено именно малым островным развивающимся государствам Тихого океана и их проблемам и что Совету необходимо будет выполнить рекомендации исследования и оказать поддержку этим государствам, он, выслушав выступления делегатов Кубы и Кабо-Верде, выразил мнение о том, что уроки, опыт исследования потребностей ТМОРАГ должны в максимально возможной степени применяться к другим группам островных государств. Президент Совета привел в качестве примера островные государства Карибского бассейна, которые сталкиваются со своими характерными именно для них проблемами. В этой связи он особо отметил разрушительные последствия урагана "Дориан", обрушившегося на Багамские Острова в начале сентября 2019 года. Президент Совета подчеркнул, что, хотя, в отличие от ТМОРАГ, эти островные государства находятся не так далеко от Штаб-квартиры ИКАО, они все же могут воспользоваться уроками исследования потребностей ТМОРАГ, равно как и группа островных государств в Индийском океане в составе Коморских Островов, Сейшельских Островов, Мальдивских Островов, Майотты, Реюньона, Маврикия и Мадагаскара. Он предложил Исполнительному комитету рекомендовать Ассамблее поручить Совету определить, каким образом уроки, извлеченные из исследования по анализу потребностей ТМОРАГ, могут быть применены к другим группам МОСТРАГ.

79. Полностью поддерживая это предложение, делегат Колумбии подчеркнул, что результаты успешного исследования потребностей ТМОРАГ должны послужить основой при удовлетворении потребностей в области авиации других МОСТРАГ во всем мире, в том числе в его регионе – Южной Америке. С этим мнением согласились делегаты Египта, Маврикия, Нигерии, Китая и Аргентины.

80. Генеральный секретарь также одобрила предложение Президента Совета. Она воспользовалась этой возможностью, чтобы поблагодарить государства-члены за их добровольные взносы в поддержку важного исследования по анализу потребностей ТМОРАГ, а также старшего советника и его сотрудников и всех остальных сотрудников Штаб-квартиры ИКАО и регионального бюро АРАС, принимавших участие в этом исследовании, за их напряженную работу и преданность своему делу. Генеральный секретарь выразила надежду на то, что Совет одобрит рекомендации, вытекающие из исследования потребностей ТМОРАГ, и что государства-члены выделят необходимые ресурсы на обеспечения преемственности проекта.

81. Резюмируя итоги обсуждения, Председатель отметил, что Исполнительный комитет принял к сведению информацию, представленную Советом в документе WP/47 о сфере охвата, цели, методологии и принципах исследования по анализу потребностей ТМОРАГ в области авиации, и выразил признательность Австралии, Китаю, Сингапуру, Соединенному Королевству, Соединенным Штатам Америки, Фиджи и Чили за их взносы в натуральной форме и финансовые взносы. Исполнительный комитет отметил также, что на 218-й сессии Совета Секретариат ИКАО представит окончательный доклад, направленный на рассмотрение рекомендаций и разработку дорожной карты внедрения. Принято к сведению, что данные рекомендации могут потребовать мобилизации ресурсов и расширения партнерских отношений с правительствами, частным сектором и соответствующими организациями системы Организации Объединенных Наций.

82. Кроме того, Исполнительный комитет принял к сведению документ WP/210, представленный Австралией в соавторстве с Новой Зеландией, Самоа, Сингапуром, Тонгой и Тихоокеанским управлением по обеспечению безопасности на авиатранспорте, в котором говорится о сложных демографических и эксплуатационных условиях ТМОРАГ; документ WP/310, представленный Папуа-Новой Гвинеей от имени Вануату, Маршалловых Островов, Федеративных штатов Микронезии, Науру, Островов Кука, Палау, Самоа, Соломоновых Островов, Тонги, Тувалу и Фиджи, в котором подчеркивается ряд проблем ТМОРАГ, связанных, в частности, с их ограниченными ресурсами, удаленностью и подверженностью стихийным бедствиям, а также важное значение авиации для социально-экономического развития этих государств; и документ WP/385, в котором подчеркивается важность аналитического исследования потребностей ТМОРАГ ИКАО в укреплении регионального подхода к поддержке ТМОРАГ и в содействии их участию в выполнении последующих рекомендаций.

83. Исполнительный комитет отметил широкую поддержку, выраженную государствами в отношении рекомендаций, включенных в рабочие документы WP/47, WP/210, WP/310, WP/385. Он признал также, что опыт, накопленный посредством разработки аналитического исследования потребностей ТМОРАГ, может быть полезен для других малых островных развивающихся государств. В частности, Исполнительный комитет отметил, что ряд государств обратили внимание на необходимость выделения соответствующих ресурсов региональному бюро АРАС ИКАО с учетом особенностей ТМОРАГ. Он отметил также необходимость оказания дополнительной поддержки для выполнения рекомендаций, вытекающих из аналитического исследования потребностей ТМОРАГ. В этой связи Исполнительный комитет рекомендовал Ассамблее:

- a) призвать уделить должное внимание результатам исследования потребностей ТМОРАГ при стратегическом планировании деятельности ИКАО;
- b) поручить Совету рассмотреть рекомендации, содержащиеся в исследовании, и разработать дорожную карту внедрения;
- c) поручить Секретариату определить, каким образом извлеченные уроки и рекомендации, вытекающие из исследования потребностей ТМОРАГ, могут принести пользу другим МОСТРАГ.

84. Исполнительный комитет рекомендовал, чтобы все действия ИКАО, направленные на лучшее обеспечение реализации Пекинской декларации (на региональном и национальном уровнях), содействие прогрессу в достижении глобальных целей ИКАО и поддержку выполнения рекомендаций, вытекающих из исследования потребностей ТМОРАГ, рассматривались с учетом существующих приоритетов, финансируемых в рамках бюджета 2020–2022 гг., и наличия внебюджетных ресурсов.

Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2016, 2017 и 2018 годы

85. Президент Совета д-р Алиу представил обзор годовых докладов Совета Ассамблее за 2016, 2017 и 2018 годы и дополнительный доклад за первые шесть месяцев 2019 года, с которым можно ознакомиться на публичном веб-сайте ИКАО. Он напомнил, что в своем вступительном слове на пленарном заседании 24 сентября 2019 года (P/1) он изложил качественно новые изменения и достижения ИКАО за последний трехлетний период в отношении всех ее стратегических целей и вспомогательных стратегий, а также будущие задачи и проблемы Организации.

86. Вновь заявив, что 2016 год стал грандиозной вехой в истории ИКАО и в управлении международной гражданской авиацией, Президент Совета подчеркнул, что основным достижением ИКАО в этом году стало одобрение на 39-й сессии Ассамблеи исторической резолюции A39-3 о

новой Системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA). Подтвердив, что это стало одним из самых значительных экологических достижений в истории гражданской авиации, он подчеркнул, что CORSIA представляет собой не только новый стандарт международного механизма управления выбросами, но и самую первую рыночную меру, направленную на решение проблемы глобальных выбросов CO₂ в любом секторе отрасли.

87. Президент Совета подчеркнул, что в течение трехлетнего периода деятельность ИКАО в плане технического сотрудничества и технической помощи активизировалась в основном за счет разработки новых инструментов. Организация проделала большую работу в части Программы ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV), глобальной подготовки авиационных специалистов и соответствующего наращивания потенциала в области развития людских ресурсов по линии международного информационно-координационного центра подготовки. ИКАО продолжала поощрять лучших и перспективных специалистов в области авиации в рамках своей Программы молодых авиационных специалистов (YAPP).

88. Программы ИКАО по проведению проверок в области безопасности полетов и авиационной безопасности в рамках механизма непрерывного мониторинга были оптимизированы для обеспечения своевременного подтверждения принятия государствами корректирующих мер по устранению выявленных недостатков, что помогает обеспечивать надежную обратную связь, которая еще больше укрепляет общий процесс установления стандартов. Самое главное, что в рамках инициативы NCLB и в условиях более активной, инициативной и ответственной работы региональных бюро ИКАО Организация добилась больших успехов, помогая государствам понять, что их приверженность эффективной реализации SARPS ИКАО является наиболее важным фактором, определяющим их способность воспользоваться преимуществами авиации. Мероприятия Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации (IWAF) очень помогли с оказанием государствам помощи в деле более эффективной интеграции их стратегий и планов в области авиации и национального развития, а также с разработкой более совершенных бизнес-стратегий и формированием более привлекательного инвестиционного климата. В совокупности эти события подчеркнули, каким образом в рамках инициативы NCLB была создана рамочная система оказания помощи и обеспечения координации, которые буквально преобразили некоторые государства в плане общего уровня соблюдения ими SARPS ИКАО.

89. Президент Совета отметил, что недавние изменения в Глобальном плане ИКАО по безопасности полетов (ГПП) и Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) также были направлены на то, чтобы сделать выполнение поставленных в них задач более достижимым. Обратив особое внимание на разработку первого в истории Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), опирающегося на региональные "дорожные карты" его осуществления, Президент указал на то, что он также был дополнен за счет постоянной поддержки, оказываемой государствам ИКАО в части, касающейся упрощения формальностей, пограничного контроля и управления идентификацией в рамках стратегии ИКАО в области программы идентификации пассажиров (TRIP).

90. Что касается охраны окружающей среды от воздействия авиации, то Президент Совета подчеркнул, что в течение трехлетнего периода развертывание CORSIA продолжалось, а технологическое и оперативное совершенствование по-прежнему развивалось быстрыми темпами, включая принятие стандартов на эмиссию CO₂, NO_x и нелетучих твердых частиц (нЛТЧ). Была принята также долгосрочная концепция разработки и внедрения устойчиво производимых видов авиационного топлива.

91. Президент Совета отметил, что к числу других событий относятся вновь сделанный Организацией акцент на программе "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP) и

вопросах гендерного равенства. Он подчеркнул, что, сосредоточив свое внимание на этих видах вопросов в течение последнего трехлетнего периода, в дополнение к повышению эффективности реализации и достижения целей SARPS и глобальных планов ИКАО, Организация стремилась также сократить разрыв между государствами, обусловленный нехваткой технических возможностей и опытных кадров на местах, а также обеспечить безопасное и эффективное управление безопасностью полетов в условиях быстрого роста объемов воздушных перевозок.

92. Учитывая эти приоритеты и достижения, Президент Совета предложил всем делегатам ознакомиться с указанными докладами, которые были размещены на публичном веб-сайте ИКАО.

93. В отсутствие замечаний Исполнительный комитет принял к сведению вышеизложенный обзор годовых докладов Совета за 2016, 2017 и 2018 годы и дополнительного доклада, охватывающего первые шесть месяцев 2019 года, а также тот факт, что каждая Комиссия будет рассматривать те части годовых докладов, которые относятся к соответствующим областям ее компетенции.

Пункт 21 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. Цели в области устойчивого развития.

94. Затем Исполнительный комитет рассмотрел пункт 21 повестки дня на основе одного основного рабочего документа, представленного Советом (WP/45), и соответствующего документа, представленного международными организациями.

95. Глава Секции партнерства и мобилизации ресурсов (С/PRM) представила документ WP/45, в котором Совет сообщил об основных усилиях, предпринятых ИКАО в течение последнего трехлетнего периода в развитие Повестки дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года и сформулированных в ней Целей в области устойчивого развития (ЦУР), а также о сотрудничестве и партнерстве с государствами и другими органами ООН для достижения соответствующих целевых показателей. В документе предлагаются также обновленные варианты соответствующей резолюции Ассамблеи А39-25, в которой показано, каким образом ее деятельность по достижению стратегических целей Организации, особенно в части осуществления инициативы NCLB, вносит значительный вклад в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. С/PRM обратила особое внимание на результаты сравнительного анализа, которые свидетельствуют о том, что ИКАО содействует достижению 15 из 17 ЦУР, а также более широкому отражению авиации в добровольных национальных обзорах государств, которые являются основным механизмом представления добровольной отчетности о проделанной ими работе по достижению ЦУР ООН. С/PRM подчеркнула также важность того, чтобы государства увязывали свои национальные планы в области авиации с ЦУР ООН. Она отметила, что деятельность, о которой говорится в документе WP/45, будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 годы и/или за счет внебюджетных взносов.

96. Председатель Исполнительного комитета отметил, что документ WP/45 наглядно иллюстрирует большие достижения в части, касающейся работы по представлению авиации в качестве катализатора достижения ЦУР ООН.

97. Затем наблюдатель от ИАТА представил документ WP/189 [с исправлением № 1 – только на английском языке] (*Вклад авиации в реализацию повестки дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года в области устойчивого развития*), представленный МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА, координируемыми АТАГ. Он подчеркнул, что авиация

движет миром, внося жизненно важный вклад в экономику. Подчеркнув, однако, что влияние авиации отнюдь не ограничивается финансовой составляющей, наблюдатель от ИАТА особо отметил, что она связывает людей, бизнесы, возможности и сообщества и что для некоторых частей мира она является жизненно важным способом оказания образовательных и медицинских услуг, а также ниточкой, связывающей семьи и друзей. Отметив, что ЦУР ООН закладывают основу для обеспечения глобального и устойчивого прогресса в будущем, он подтвердил, что сектор авиации играет основополагающую роль в содействии достижению ЦУР ООН. В этой связи соавторы документа WP/189 были рады выразить делегатам признательность за представленный АТАГ доклад "*Aviation: Benefits Beyond Borders 2018*" (ознакомиться с ним можно на сайте АТАГ), в котором были представлены основные данные, подтверждающие и освещающие вклад авиации в достижение ЦУР ООН. Всех делегатов призвали использовать вышеупомянутый доклад АТАГ в своих межведомственных консультациях для обеспечения того, чтобы правительственные чиновники хорошо понимали, как именно авиация может помочь менять жизнь людей и экономику во всем мире.

98. Организации, совместно представившие документ WP/189, также настоятельно призвали все государства работать вместе с отраслью, чтобы признать преимущества авиационного сектора, а также активно использовать их в политике, способствующей дальнейшему развитию авиации как движущей силы экономики и социального развития. Такое практическое сотрудничество является важным и злободневным, особенно с учетом необходимости признания жизненной важности такого аспекта, как устойчивость, для всех будущих процессов развития. Наблюдатель от ИАТА подчеркнул, что в отрасли сложился консенсус относительно ее возможности помочь миру обеспечить экономический и культурный рост, действуя при этом ответственно и проявляя экологическую сознательность. Представители отрасли надеются продолжить этот путь со всеми государствами.

99. Поблагодарив ИАТА за соображения, высказанные в документе WP/189, Председатель Исполнительного комитета отметил, что они, безусловно, дополняют информацию, представленную Советом в документе WP/45. Он подчеркнул, что данные, представленные в документе WP/189, имеют большое значение для стратегических информационных кампаний и проведения разъяснительной работы относительно роли авиации как средства, способствующего достижению ЦУР ООН.

100. Было принято к сведению, что были также представлены следующие информационные документы: WP/199 (*Предупредительные меры в отношении незаконного оборота объектов дикой природы с помощью коммерческой авиации*), представленный ИАТА, и WP/488 (*Airports' efforts against wildlife trafficking*), представленный МСА.

Обсуждение

101. Делегаты Колумбии и Сингапура одобрили документы WP/45 и WP/189. При этом делегат Сингапура подчеркнул, что WP/189 представляет собой важный документ, консолидирующий преимущества авиации, и высказался за использование содержащихся в нем данных для признания важной роли авиации в обеспечении устойчивого развития и привлечения внимания к ней.

102. Выразив полную поддержку документу WP/45, делегат Китая вновь заявил, что авиация является одной из ключевых движущих сил глобального социально-экономического развития. Он призвал ИКАО расширить свои связи с соответствующими международными организациями и другими заинтересованными сторонами в целях более эффективного осуществления ЦУР ООН. Выразив признательность ИКАО за работу, проделанную в течение

последнего трехлетнего периода по осуществлению инициативы NCLB под руководством Президента Совета и Генерального секретаря, делегат Китая подтвердил, что она способствовала устойчивому развитию авиации.

103. Поддержав документ WP/189, делегат Соединенных Штатов Америки поблагодарила совместно представившие его организации за повышение важной роли международной авиации как ключевой движущей силы экономического и социального развития и ее вклад в достижение ЦУР ООН. Она согласилась с тем, что уникальная взаимосвязанность разных частей мира, ставшая возможной благодаря авиаперевозкам, помогла изменить мир к лучшему. Делегат Соединенных Штатов Америки согласилась также с тем, что авиация, как сектор, имеет четкую и широкомасштабную программу решения проблем, связанных с ее воздействием на окружающую среду. Она призвала все государства присоединиться к Соединенным Штатам Америки в осуществлении CORSIA и других элементов корзины мер по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации. Делегат Соединенных Штатов Америки далее согласилась с тем, что тенденции к усилению протекционизма или дроблению этого сектора ставят под угрозу значительные преимущества авиации. Она настоятельно призвала все государства продолжать работу в рамках ИКАО над глобальными решениями для дальнейшего развития международной авиации.

104. Выразив поддержку документу WP/45, делегат Египта отметил, сославшись на пункт 2.1.2, что CORSIA является первой в истории рыночной мерой, направленной на решение проблемы выбросов CO₂ в крупном промышленном секторе на глобальном уровне. Он подчеркнул, что CORSIA должна быть единственной глобальной рыночной мерой такого плана для авиационного сектора. Сославшись на пункт 2.1.7, делегат Египта высоко оценил существенный прогресс, достигнутый в течение последнего трехлетнего периода в отношении представления добровольных национальных обзоров (VNR), в которых авиация названа средством обеспечения устойчивого развития, и подчеркнул, что его государство является одним из 98 государств – членом Организации Объединенных Наций, которые сделали такое упоминание в своих ежегодных VNR.

105. Выразив признательность за подготовку документа WP/189, делегат Египта предложил внести поправку в пункт действий с), исключив фразу "активно использовать их в политике, способствующей", поскольку политика зависит от соответствующих приоритетов каждого государства на основе согласованных принципов, таких как общая, но дифференцированная ответственность (CBDR) и особые обстоятельства и соответствующие возможности (SCRC).

106. Резюмируя итоги обсуждения, Председатель отметил, что Исполнительный комитет принял к сведению документ WP/45, представленный Советом, и высоко оценил тот факт, что ИКАО пропагандирует преимущества использования авиации в поддержку ЦУР ООН, а также выступает за более активное отражение вопросов использования авиации в добровольных национальных обзорах, с тем чтобы сообщать о прогрессе в деле достижения ЦУР ООН. Исполнительный комитет, в частности, приветствовал проведенный ИКАО сравнительный анализ итогов ежегодных IWAF и информационно-пропагандистской работы Авиационного партнерства для устойчивого развития (APSD) в сопоставлении с ЦУР ООН. Он принял к сведению разработку инструктивного материала для государств в целях создания национального механизма авиационного планирования и разработку основных принципов развития партнерских отношений для более эффективного управления партнерскими отношениями в поддержку ЦУР. Исполнительный комитет высоко оценил работу ИКАО в области инноваций.

107. Исполнительный комитет также выразил признательность ИКАО за мониторинг хода реализации ЦУР в качестве официального наблюдателя Межучрежденческой и экспертной

группы по показателям достижения Целей устойчивого развития (МЭГ-ЦУР), а также учреждениям, ответственным за достижение показателя 9.1.2 ЦУР "Объемы пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта".

108. Исполнительный комитет поддержал и рекомендовал пленарному заседанию принять предлагаемую пересмотренную резолюцию Ассамблеи о вкладе авиации в Повестку дня Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию на период до 2030 года, изложенную в добавлении А к документу WP/45, в которой Ассамблее предлагается призвать государства-члены сообщать о роли авиации в качестве фактора, способствующего устойчивому развитию, в своих VNR, представляемых на Политическом форуме ООН высокого уровня по устойчивому развитию (HLPF), и рекомендовать государствам включать четкие ссылки на ЦУР ООН в свои соответствующие национальные планы с целью продемонстрировать вклад авиации в достижение ЦУР ООН и в национальную экономику. Кроме того, Исполнительный комитет рекомендовал ИКАО активизировать информационно-разъяснительную работу и сотрудничество с заинтересованными сторонами и международными организациями, с тем чтобы убедительнее рассказывать о важности авиации в контексте ЦУР. Было отмечено, что упомянутая в документе WP/45 деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 годы и/или за счет внебюджетных взносов.

109. Кроме того, Исполнительный комитет принял к сведению документ WP/189 и высоко оценил действия, предложенные Ассамблее соавторами документа, а именно:

- a) принять к сведению доклад АТАГ "Aviation: Benefits Beyond Borders 2018", в котором была изучена роль авиации в мировом сообществе и то, как воздушный транспорт поддерживает программу устойчивого развития Организации Объединенных Наций;
- b) просить Совет настоятельно призвать государства-члены повсеместно и постоянно использовать эти данные для освещения вклада авиации в ЦУР ООН;
- c) предложить государствам-членам признать преимущества авиации, существующие на глобальном, региональном и национальном уровнях, а также активно использовать их в политике, способствующей дальнейшему развитию авиации как движущей силы экономики и социального развития.

Пункт 22 повестки дня: Мобилизация ресурсов и добровольные фонды

110. С/PRM представила документ WP/50, в котором Совет сообщил о прогрессе, достигнутом ИКАО в деле мобилизации добровольных ресурсов в течение последнего трехлетнего периода, и представил подробную информацию о состоянии восьми фондов добровольных взносов ИКАО, используемых для продвижения конкретных проектов и программ технической помощи в государствах в поддержку безопасных, защищенных, эффективных, рентабельных и экологически ответственных воздушных перевозок. В документе также предлагаются поправки к соответствующей резолюции А39-26 Ассамблеи, в которой изложены задачи по созданию возможностей для мобилизации ресурсов в целях привлечения достаточных, более прогнозируемых и стабильных добровольных взносов для выполнения миссии Организации путем расширения донорской базы и содействия консолидации имеющихся и прогнозируемых ресурсов в рамках комплексного бизнес-плана Организации.

111. Подчеркнув, что ИКАО мобилизовала рекордные добровольные ресурсы в размере 32,4 млн кан. долл. в период 2016-2018 годов, С/PRM подчеркнула, что ИКАО высоко ценит постоянную поддержку донорами миссии и стратегических целей ИКАО в продвижении ее инициативы NCLB. Она также подчеркнула, что нецелевые добровольные взносы позволяют ИКАО

более гибко подходить к определению приоритетных потребностей в вопросах финансирования мероприятий, предусмотренных в программе работы ИКАО, однако не обеспеченных финансированием или недофинансированных. С/PRM отметила, что деятельность, о которой говорится в резолюции, будет осуществляться при наличии ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 годы и/или за счет внебюджетных взносов.

112. В отсутствие замечаний Председатель указал, что Исполнительный комитет принял к сведению документ WP/50, представленный Советом. В частности, он отметил 123-процентное увеличение в 2016–2018 годах совокупного объема средств добровольных взносов ИКАО, полученных в 2016–2018 годах, по сравнению с суммой, полученной в 2013–2015 годах. Исполнительный комитет с признательностью отметил, что Соединенные Штаты Америки, Китай и Канада входят в тройку крупнейших государств-доноров ИКАО. Он также выразил благодарность 133 государствам, которые оказали поддержку ИКАО путем безвозмездного предоставления персонала, включая специалистов, прикомандированных на короткий или длительный срок, и/или организации конференций, мероприятий, саммитов, совещаний и практикумов.

113. Исполнительный комитет признал бесценный вклад государств-членов, которые являются принимающими сторонами подразделений ИКАО, начиная со Штаб-квартиры и заканчивая региональными бюро, а именно Канаду, Мексику, Перу, Францию, Египет, Сенегал, Кению, Таиланд, а также Китай, как принимающую сторону филиала регионального бюро.

114. Исполнительный комитет с интересом отметил наличие различных добровольных фондов ИКАО и их соответствующие цели, а также принял к сведению подробную информацию о взносах в каждый из добровольных фондов и их расходы и высоко оценил инструменты и процедуры, созданные для дальнейшего повышения эффективности мобилизации добровольных ресурсов.

115. Исполнительный комитет признал необходимость диверсифицировать состав доноров и приветствовал возможность стратегического участия финансовых учреждений для поддержки авиационного сектора. Эти действия будут предприняты при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 годы и/или за счет внебюджетных взносов. В этой связи Исполнительный комитет поддержал предлагаемые поправки к резолюции A39-26 Ассамблеи, содержащиеся в добавлении D к документу WP/50.

116. Исполнительный комитет высоко оценил инициативы и достижения Секретариата в области мобилизации добровольных ресурсов и приветствовал его работу по укреплению подотчетности, эффективности управления и прозрачности, поскольку это позволит активизировать усилия ИКАО по мобилизации ресурсов среди доноров.

117. В свете обсуждения Исполнительный комитет решил рекомендовать Ассамблее предпринять действия, предложенные в рабочем резюме WP/50, и

- a) выразить свою признательность за добровольные взносы, полученные от государств-членов, доноров и соответствующих заинтересованных сторон;
- b) настоятельно призвать государства-члены, международные организации, отрасль, доноров, соответствующие заинтересованные стороны и финансовые учреждения продолжать делать взносы в добровольные фонды ИКАО в целях выполнения миссии ИКАО в поддержку инициативы NCLB, предоставления дополнительных средств для осуществления программ работы ИКАО, не предусмотренных в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 годы или не

- получающих из него достаточного финансирования, а также оказания помощи государствам в развитии их систем воздушного транспорта;
- с) принять доработанную резолюцию Ассамблеи о мобилизации ресурсов, содержащуюся в добавлении D к этому документу.

Пункт 18 повестки дня. Многоязычие в ИКАО

118. Затем Исполнительный комитет рассмотрел пункт 18 повестки дня, подготовленный с опорой на один основной рабочий документ, представленный Советом (WP/45), и соответствующий документ, представленный международными организациями.

119. Заместитель Директора по вопросам лингвистического обслуживания и публикаций (DD/LP) представил документ WP/62, в котором Совет, признавая, что многоязычие является основополагающим принципом достижения целей ИКАО, представил доклад о реализации политики и решений, принятых с целью повысить эффективность и результативность лингвистического обслуживания. В документе подчеркивается, что Секретариат смог удовлетворить высокий спрос на услуги письменного и устного перевода за счет реализации мер, принятых за последние два трехлетних периода, включая новую Систему управления лингвистическим обслуживанием (LSMS), подготовку молодых переводчиков (JLO), реорганизацию вспомогательных служб, повышение универсальности персонала и привлечение дополнительного финансирования из других источников внутри ИКАО или путем оптимизации процессов внутри LP.

120. В документе WP/62 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению деятельность ИКАО в поддержку многоязычия;
- b) поручить Генеральному секретарю разработать всеобъемлющую стратегию продвижения многоязычия в Организации для предоставления качественного, своевременного и эффективного лингвистического обслуживания при одновременном укреплении лингвистических возможностей как в Штаб-квартире, так и в региональных бюро;
- c) настоятельно рекомендовать государствам-членам активно сотрудничать с Секретариатом ИКАО в области продвижения многоязычия как неотъемлемой части программ и деятельности Организации.

121. Делегат Парагвая представила документ WP/451 (*Политика ИКАО в области лингвистического обслуживания*), представленный ее государством и поддержанный государствами – членами ЛАКГА и СААСЛ. Данный документ посвящен важности принципа многоязычия, который распространяется на все виды деятельности, осуществляемые ИКАО. Доступность публикаций и документов ИКАО на всех официальных языках Организации крайне важна, поскольку языковой барьер препятствует доступу к информации и приобретению знаний. Принимая во внимание концептуальное видение, миссию, а также стратегические цели и глобальные планы ИКАО, многоязычие имеет первостепенное значение, что отражено в нескольких резолюциях Ассамблеи. Соблюдение принципа многоязычия не является исключительной обязанностью государств-членов, а реализация мер, позволяющих реагировать на изменение спроса на письменный и устный перевод, относится к основным целям Организации.

122. В документе было подчеркнуто, что многоязычие является одним из основных принципов для достижения целей ИКАО с учетом того, что цель Организации заключается в том, чтобы гарантировать безопасность полетов, авиационную безопасность, а также экономическую и экологическую устойчивость гражданской авиации для всех государств-членов. Поддержание

приверженности многоязычию является императивом с политической и функциональной точки зрения. ИКАО занимается созданием нормативной базы международной гражданской авиации, и чрезвычайно важно, чтобы перевод SARPS имел приоритетный характер. Услуги устного перевода предоставляются на шести языках на заседаниях Ассамблеи, Совета, Аэронавигационной комиссии (АНК), а также в ходе авиатранспортных конференций, дипломатических конференций и симпозиумов. В документе отмечалось, что ИКАО ограничивает переводческие услуги в зависимости от типа совещания.

123. В документе WP/451 также было подчеркнуто, что несмотря на признание многоязычия фундаментальным принципом, не все публикации ИКАО переводятся. В частности, некоторые важные документы, охватывающие технические, эксплуатационные вопросы и вопросы планирования, еще не переведены; это говорит о несоблюдении положений статьи VII документа *"Издательские правила ИКАО"* (Doc 7231), согласно которым все руководства и циркуляры мирового значения должны выпускаться на шести официальных языках Организации. Не менее важным является учет финансовых аспектов. Вызывает беспокойство тот факт, что в предлагаемом бюджете Регулярной программы Организации на трехлетний период 2020-2022 годов на лингвистическое обслуживание предусмотрен такой же общий бюджет, как и в два предыдущих трехлетних периода, что влечет за собой потенциальный риск для принципа многоязычия, уменьшая при этом возможности реагирования на растущий спрос на лингвистическое обслуживание. Бюджетные ограничения не должны сказываться на принципе многоязычия. ИКАО необходимо найти механизмы для повышения эффективности и действенности лингвистического обслуживания, чтобы удовлетворить базовые требования. И что самое важное, не должно быть серьезных задержек с обеспечением доступности документации ИКАО на всех официальных языках Организации.

124. В документе было подчеркнуто также, что в ЛАКГА используется и применяется португальский язык в качестве рабочего языка совещаний, и напоминалось, что члены ЛАКГА неоднократно выражали озабоченность на своих совещаниях, а также на совещании, проведенном в 2015 году с участием Президента Совета и представителей Секретариатом, о проблемах, с которыми они сталкиваются по причине того, что португальский язык не входит в число официальных языков ИКАО.

125. В документе далее подчеркивалось, что следует приложить все усилия для проведения оценки любого возможного ущерба качеству переводимых документов, с учетом технического характера материалов и необходимости того, чтобы государства-члены имели четкое понимание сути документов ИКАО. С учетом того, что лингвистическое обслуживание является неотъемлемой частью каждой программы ИКАО, оно нужно для достижения всех стратегических целей Организации, а также для правильного применения SARPS и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) во всем мире. Лингвистическое обслуживание также является базовым требованием инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) и условием взаимодействия ИКАО с государствами-членами. Важно, чтобы лингвистическое обслуживание осуществлялось на всех языках ИКАО без каких-либо исключений вне зависимости от средств информационного взаимодействия и/или способов распространения информации, используемых Организацией. Адекватное лингвистическое обслуживание, несомненно, вносит большой вклад в достижение целей ИКАО, а также в поддержку деятельности Организации по письменному и устному переводу для португалоговорящих стран.

126. В документе WP/451 Ассамблее предлагается:

- a) поддерживать многоязычный характер всех документов, публикаций и работы ИКАО;

- b) рассмотреть бюджетные ассигнования и механизмы повышения эффективности, с тем чтобы ИКАО могла и впредь предоставлять эффективное обслуживание всем государствам-членам;
- c) продолжать решительно осуществлять меры, изложенные в резолюциях А24-21, А37-25, А39-22 и А39-23 Ассамблеи, и отслеживать деятельность по их реализации;
- d) провести оценку и анализ прочих факторов, имеющих отношение к данному вопросу, в случае необходимости.

127. Делегат Российской Федерации представил документ WP/464 (*Многоязычие – один из основополагающих принципов для достижения целей ИКАО как специализированного учреждения ООН*). В документе подчеркивается, что, будучи существенным фактором гармоничного общения между народами, многоязычие имеет особое значение для Организации Объединенных Наций и для ИКАО, как одного из ее специализированных учреждений. Способствуя толерантности, многоязычие обеспечивает действенное и более активное участие всех людей в работе ИКАО. Оно играет фундаментальную роль, способствуя государствам, в том числе, соблюдать положения статьи 37 Чикагской конвенции, согласно которой: "...каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур организации, касающихся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее.". В документе подчеркивается, что использование только одного языка не позволяет Организации в полной мере воспользоваться лучшим опытом многих государств-членов в области международной гражданской авиации. В документе напоминается, что преамбула Чикагской конвенции гласит: "...будущее 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 всеобщей безопасности;".

128. В документе также подчеркивается, что ИКАО, которая разрабатывает Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) для всего мирового авиационного сообщества и содействует их внедрению в государствах и регионах, не может эффективно работать без адекватно укомплектованных служб синхронного и письменного перевода, состоящих из высокопрофессиональных переводчиков, хорошо знакомых с авиационной тематикой и терминологией и полностью преданных целям и задачам Организации.

129. В документе WP/464 Ассамблее предлагается:

- a) просить Совет ИКАО осуществлять на постоянной основе контроль за исполнением резолюций Ассамблеи ИКАО;
- b) поручить Совету проводить дальнейший анализ и переоценку людских и финансовых ресурсов, необходимых для обеспечения своевременной подготовки документов ИКАО, связанных с внедрением стандартов на всех рабочих языках ИКАО, а также проводить дальнейший пересмотр необходимого для достижения этих целей объема работы, передаваемой на внешний подряд, учитывая при этом передовую практику других специализированных учреждений ООН;
- c) поручить Совету ИКАО 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;

- d) просить Генерального секретаря удвоить его усилия по обеспечению наивысшего качества услуг по устному и письменному переводу на всех шести официальных языках;
- e) поощрять государства-члены ИКАО активно сотрудничать с Секретариатом в области продвижения многоязычия как неотъемлемой части программ в деятельности Организации.

Обсуждение

130. Делегат Российской Федерации выразил поддержку документам WP/62 (Совет) и WP/451 (Парагвай при поддержке государств – членов ЛАКГА и СААСЛ).

131. Подчеркнув, что многоязычие является основополагающим принципом ООН, делегат Франции подчеркнул, что каждые два года Генеральная Ассамблея рассматривает и принимает резолюцию по этому вопросу, последней из которых является резолюция A/RES/73/346 Генеральной Ассамблеи ООН, принятая 16 сентября 2019 года. Вновь подтвердив, что многоязычие также является основополагающим принципом ИКАО, он подчеркнул, что в Организации существует очень тесная связь между многоязычием, эффективностью и транспарентностью. Делегат Франции подчеркнул, что многоязычие имеет большое значение не только для работы ИКАО, но и для всего авиационного сектора и международного авиационного сообщества, поскольку оно способствует, в частности, повышению уровня безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности. Он подчеркнул необходимость того, чтобы инициатива ИКАО NCLB осуществлялась на всех официальных языках Организации, и чтобы многоязычие шло рука об руку с многосторонним подходом. Подчеркнув далее, что многоязычие следует рассматривать не только как расходы, но и как преимущество, лежащее в основе основополагающего принципа ИКАО, заключающегося в сближении наций и народов мира посредством развития международной гражданской авиации, делегат Франции поддержал документ WP/464 (Российская Федерация).

132. Подчеркнув необходимость действовать активнее и стремиться к более масштабным целям в деле развития многоязычия в ИКАО, делегат Франции также высказался в поддержку документа WP/62 (Совет) и предложенной Генеральным секретарем разработки всеобъемлющей стратегии развития многоязычия в Организации, которая могла бы быть представлена Совету для принятия. Он подчеркнул, что такая стратегия задаст направление движения ИКАО и позволит ей мобилизовать необходимые ресурсы. Вновь заявив о своей поддержке резолюции A37-25 *"Политика ИКАО в области лингвистического обслуживания"*, делегат Франции подчеркнул, что многоязычие является средством обеспечения уважения разнообразия языков и культур и содействия международному взаимопониманию посредством диалога.

133. В своем заключительном слове делегат Франции проинформировал Исполнительный комитет о том, что бывший президент Франции Жак Ширак (1995-2007 годы), к сожалению, скончался ранее в тот же день, 26 сентября 2019 года.

134. От имени Исполнительного комитета и Ассамблеи в целом Председатель выразил глубочайшие соболезнования делегации Франции, а также правительству и народу Франции.

135. Одобрив документ WP/62 (Совет), делегат Китая вновь подчеркнул, что многоязычие имеет важнейшее значение для достижения целей ИКАО. Выражая признательность за прекрасное лингвистическое обслуживание, предоставленное за последние три года, оратор призвал Генерального секретаря удвоить усилия по обеспечению наивысшего качества

лингвистического обслуживания, как это предусмотрено в документе WP/464 (Российская Федерация), который он полностью поддерживает.

136. Сославшись на документ WP/451 (Парагвай, при поддержке государств – членов ЛАКГА и СААСЛ), одним из соавторов которого выступило его государство, делегат Португалии вновь подчеркнул важность многоязычия в ИКАО с учетом сложности международной авиационной системы, и, в частности, высокой степени конкретности и технической сложности авиационных правил. Он подчеркнул, что многоязычие позволяет понимать SARPS ИКАО, соответствующие руководства и другие инструктивные материалы, что имеет основополагающее значение для их эффективной реализации, а также для эффективной реализации глобальных планов ИКАО. Многоязычие также является одним из ключевых элементов эффективной реализации инициативы NCLB Организации. Делегат Португалии выразил надежду на то, что Ассамблея признает необходимость включения португальского языка в число рабочих языков ИКАО.

137. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) выразил поддержку документу WP/451, а также документу WP/464 (Российской Федерации). Подчеркивая важность эффективного распространения публикаций и документов ИКАО на всех официальных языках ИКАО, он напомнил об обязательствах, принятых в отношении многоязычия и лингвистического обслуживания в резолюциях Ассамблеи А24-21, А37-25, А39-22 и А39-23. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) подчеркнул необходимость принятия мер по дальнейшему укреплению лингвистических служб в ИКАО, поскольку они непосредственно влияют на осуществление SARPS в государствах и регионах и, таким образом, на успех инициативы NCLB.

138. Признавая важность многоязычия как важнейшей предпосылки для многосторонности, делегат Кубы поддержала замечания, высказанные в этой связи делегатом Франции. Она приветствовала щедрое предоставление Бразилией услуг по устному переводу на португальский язык для пленарных заседаний Ассамблеи и высказалась в поддержку документов WP/62 (Совет), WP/451 (Парагвай при поддержке государств – членов ЛАКГА и СААСЛ) и WP/464 (Российская Федерация). Напомнив о том, что Куба была государством – членом Совета в течение трехлетнего периода 2016-2019 гг., делегат Кубы отметила, что бюджетные ограничения и неизменный размер начисленных государствам взносов непосредственно сказались на многоязычии в ИКАО. Согласившись с соавторами документа WP/451 в том, что не следует допускать длительных задержек с выпуском документов ИКАО на всех официальных языках Организации, она указала на то, что, по ее опыту, инструктивные материалы публикуются не на всех шести языках одновременно. Зная об усилиях Секретариата по обеспечению того, чтобы это не сказалось негативно на реализации SARPS и PANS, делегат Кубы подтвердила тем не менее, что инструктивные материалы жизненно важны для обеспечения их эффективной реализации государствами. Однако, к сожалению, инструктивные материалы не имеют такого же приоритета в бюджете Регулярной программы Организации, как другие публикации и документы ИКАО. Она подчеркнула, что задержки в выпуске инструктивных материалов на всех официальных языках ИКАО привели к задержкам в осуществлении государствами SARPS и PANS, что, в свою очередь, нашло отражение в результатах проверок в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКББ) и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ). В связи с этим делегат Кубы предложила рассмотреть возможность включения в будущие трехгодичные бюджеты конкретных ассигнований на перевод инструктивных материалов на все официальные языки Организации.

139. Сославшись на состоявшееся ранее в Исполнительном комитете обсуждение вопроса о важности инициативы NCLB ИКАО для обеспечения того, чтобы все государства могли осуществлять SARPS ИКАО на практике, делегат Никарагуа вновь заявил, что многоязычие

является одним из важнейших средств достижения этой цели. Он подчеркнул, что крайне важно обеспечить наличие у государств доступа к соответствующим публикациям и документам ИКАО на всех официальных языках Организации, с тем чтобы они могли соблюдать SARPS ИКАО, в соответствии со своими обязательствами как участников Чикагской конвенции. В связи с этим делегат Никарагуа согласился с делегатом Франции и другими делегатами в том, что многоязычие, в частности перевод публикаций и документов ИКАО, следует рассматривать не только как статью расходов, но и как преимущество. В этой связи он решительно поддержал документы WP/451 (Парагвай при поддержке государств – членов ЛАКГА и СААСЛ) и WP/464 (Российская Федерация).

140. Подчеркнув, что многоязычие обеспечивает реальную возможность общения между ИКАО и ее государствами-членами, особенно по техническим авиационным вопросам, делегат Чили согласился с тем, что его следует рассматривать не только как статью расходов, но и как инвестицию. Он одобрил все три представленных документа.

141. Делегат Перу отметил, что в документе WP/451 (Парагвай при поддержке государств – членов ЛАКГА и СААСЛ) отмечены два важных вопроса: необходимость выпуска таких публикаций общемирового значения, как пособия и циркуляры, на шести официальных языках Организации и необходимость предоставления португалоязычным странам возможности использовать португальский язык в качестве официального языка ИКАО. Он выразил решительную поддержку этому документу, а также документам WP/62 (Совет) и WP/464 (Российская Федерация).

142. Также заявив о решительной поддержке документа WP/62, делегат Канады вновь подчеркнул, что многоязычие способствует достижению целей ИКАО, а также успешной реализации ее инициативы NCLB. Он подчеркнул, что многоязычие имеет важнейшее значение для обеспечения участия всех государств в работе ИКАО и получения максимальных преимуществ за счет использования всех имеющихся экспертных знаний. Делегат Канады подчеркнул, что проведение дискуссий по техническим вопросам авиации на официальных языках Организации обеспечивает должный учет целей ИКАО, будь то в области безопасности полетов, авиационной безопасности или охраны окружающей среды. В этой связи он напомнил об успехе Программы АСТ-CORSIA. Делегат Канады подчеркнул, что обеспечение доступа ко всей технической документации ИКАО на шести официальных языках Организации должно оставаться одной из ключевых задач, с тем чтобы обеспечить большую согласованность осуществления SARPS во всем мире, что, в свою очередь, приведет к повышению уровня безопасности полетов, что является основополагающей целью ИКАО.

143. Делегаты Кабо-Верде, Коста-Рики, Сенегала, Мексики, Испании, Уругвая, Колумбии, Аргентины, Алжира, Монако, Мозамбика, Бангладеш, Папуа-Новой Гвинеи, Ямайки, Экваториальной Гвинеи, Ливана, Египта, Гондураса и Тимора-Лешти одобрили документ WP/62 (Совет), а также документы WP/451 (Парагвай при поддержке государств – членов ЛАКГА и СААСЛ) и WP/464 (Российская Федерация) по причинам, указанным предыдущими ораторами. При этом делегат Кабо-Верде подчеркнул, что многоязычие служит объединению наций и народов мира, к чему призывает преамбула Чикагской конвенции, поскольку оно создает возможности для многосторонности, а также для поощрения и защиты разнообразия языков и культур в глобальном масштабе.

144. Делегат Коста-Рики поддержал выступления делегатов Франции и Никарагуа.

145. Делегат Сенегала подчеркнул, что многоязычие, являющееся основополагающим принципом ИКАО, обеспечивает равный доступ всех государств к важнейшей авиационной информации Организации и, таким образом, позволяет им своевременно соблюдать ее SARPS.

146. Делегат Мексики подчеркнул необходимость отразить содержание документа WP/62 (Совет) в докладе Исполнительного комитета пленарному заседанию по пункту 18 повестки дня вместе с замечаниями, высказанными по нему делегатами. Он предложил также указать в докладе, что в будущем при обсуждении бюджета акцент должен делаться не на сокращении лингвистического обслуживания, как это было в предыдущие трехлетние периоды, а на обеспечении лучшей сбалансированности в целях более эффективного использования ресурсов, выделяемых на эти цели. Делегат Мексики подтвердил, что лингвистические службы играют чрезвычайно важную роль в обеспечении взаимопонимания во время дискуссий, проходящих в различных органах ИКАО, а также единого понимания SARPS, политики, планов и программ Организации.

147. Соглашаясь с тем, что лингвистическое обслуживание не следует рассматривать в качестве статьи сокращения расходов при обсуждении бюджета в будущем, делегат Испании подчеркнул, что, хотя в проекте бюджета на 2020–2022 годы предусматривается тот же уровень лингвистического обслуживания, что и в нынешнем трехлетнем периоде, всегда существует опасность того, что в будущем бюджетные ассигнования на лингвистические службы могут быть сокращены. Он вновь подчеркнул важность разработки Генеральным секретарем всеобъемлющей стратегии поощрения многоязычия в Организации в целях своевременного и эффективного предоставления качественных лингвистических услуг, как это предлагается в документе WP/62.

148. Делегаты Уругвая и Аргентины вновь заявили, о том, что многоязычие является одной из базовых ценностей системы ООН, в частности ИКАО, и важнейшей предпосылкой для многосторонности. Делегаты Монако, Ямайки и Экваториальной Гвинеи одобрили выступление делегата Франции, особенно в части, касающейся разработки всеобъемлющей стратегии развития многоязычия в ИКАО. Делегат Экваториальной Гвинеи подчеркнул необходимость укрепления лингвистического потенциала региональных бюро, поскольку они служат прямым связующим звеном между государствами своих соответствующих регионов и Штаб-квартирой ИКАО.

149. Говоря о документе WP/451 (Парагвай при поддержке государств – членов ЛАКГА и СААСЛ), делегат Мозамбика подчеркнул важность своевременного предоставления многоязычных публикаций и документов ИКАО, касающихся безопасности полетов и авиационной безопасности, португалоязычным странам, в аэропортах которых наблюдается рост авиаперевозок. Он одобрил выступления предыдущих ораторов, в частности замечания делегата Португалии по вопросу о многоязычии и признании Ассамблеей необходимости включения португальского языка в число рабочих языков ИКАО.

150. Подчеркнув, что по числу говорящих на нем людей португальский язык занимает шестое место в мире, делегат Бангладеш высказался в поддержку его включения в число рабочих языков Организации. Он подтвердил, что распространение публикаций и документов ИКАО на португальском языке будет способствовать обеспечению авиационной безопасности и безопасности полетов.

151. Делегат Египта воспользовался этой возможностью, чтобы выразить свою глубочайшую признательность ИКАО за лингвистическое обслуживание, предоставляемое ее устными и письменными переводчиками, которые незаметно делают свою работу, помогая делегатам преодолевать языковые барьеры, что является одним из главных препятствий на пути эффективного общения и настоящего сближения между странами и народами мира.

152. DD/LP отметил, что большинство вопросов, затронутых делегатами, отражены в документе WP/62, представленном Советом. Говоря о документе WP/451 (Парагвай при поддержке

государств – членов ЛАКГА и СААСЛ), он подчеркнул, что ИКАО обязуется обеспечивать паритет и одинаковое качество услуг на всех шести рабочих языках, с тем чтобы предоставить всем государствам-членам справедливые и равные возможности ознакомления с документами, подготавливаемыми ИКАО, и конструктивного участия в совещаниях Организации. Признав содержащуюся в документе и высказанную рядом государств в ходе обсуждения просьбу о добавлении португальского языка в качестве рабочего языка для поддержки работы ИКАО и общения с португалоязычными странами, DD/LP обратил внимание на трудность ее решения ввиду бюджетных ограничений. Подчеркнув постоянные усилия по оптимизации людских, материальных и финансовых ресурсов, Секретариат добавил, что для спонсирования перевода публикаций ИКАО и обеспечения синхронного перевода на совещаниях ИКАО можно изучить вопрос об использовании других механизмов сотрудничества на основе возмещения расходов. DD/LP подчеркнул, что также приветствуются добровольные взносы государств-членов в виде прикомандирования специалистов в области иностранных языков и оказания поддержки специальным проектам.

153. Генеральный секретарь вновь заявила, что многоязычие является основополагающим принципом для достижения целей ИКАО и одним из ключевых приоритетов. Она подтвердила, что Секретариат в полной мере применяет принцип многоязычия и будет продолжать совершенствовать его применение в рамках всей Организации. Генеральный секретарь подчеркнула, что модернизация рабочих процессов Секретариата и использование инновационных технологий привели к повышению качества управления, эффективности и результативности лингвистического обслуживания и, таким образом, позволили Секретариату в течение нынешнего трехлетнего периода обеспечивать более высокое качество лингвистического обслуживания одновременно с сокращением ресурсов. Высоко оценив вклад сотрудников LP в эту работу, она завершила Исполнительный комитет в том, что Секретариат привержен предоставлению качественных услуг государствам – членам ИКАО на всех рабочих языках.

154. Подводя итоги обсуждения, Председатель указал, что Исполнительный комитет принял к сведению документ WP/62 (Совет), а также документы WP/451 (Парагвай при поддержке государств – членов ЛАКГА и СААСЛ) и WP/464 (Российская Федерация). Он подчеркнул, что многоязычие является основополагающим принципом достижения целей ИКАО в соответствии с резолюцией Ассамблеи А37-25. Лингвистическое обслуживание является неотъемлемой частью каждой программы ИКАО и имеет важное значение для достижения стратегических целей Организации и внедрения SARPS и PANS. Более того, лингвистическое обслуживание является ключевым требованием инициативы NCLB ИКАО и обмена информацией между ИКАО и государствами-членами.

155. Исполнительный комитет также принял к сведению, что Секретариат ИКАО полностью одобряет многоязычие как одну из главных целей Организации и что был реализован ряд инициатив, направленных на повышение эффективности предоставления лингвистического обслуживания. Новые инициативы, предусмотренные на следующий трехлетний период, включали в себя разработку комплексной стратегии для продвижения многоязычия в Организации в целях предоставления качественного, своевременного и эффективного лингвистического обслуживания при одновременном укреплении лингвистических возможностей как в Штаб-квартире, так и в региональных бюро. Данная стратегия также будет стимулировать использование инновационных технологий и передового опыта ООН для регулирования рабочей нагрузки и дальнейшего повышения качества и эффективности.

156. Исполнительный комитет принял к сведению также, что для обеспечения многоязычия предлагаемый проект бюджета предусматривает такой же уровень лингвистического

обслуживания, как и в нынешнем трехлетнем периоде, при условии поддержания достигнутой производительности и дальнейшего применения в 2020–2022 гг. мер по повышению эффективности, одобренных Советом в ходе его 208-й сессии в рамках текущего бюджета (С-DEC 208/5, май 2016 года) Однако некоторые государства отметили, что акцент при обсуждении бюджета в будущем следует делать не на сокращении лингвистического обслуживания, а на достижении более сбалансированного и эффективного использования ресурсов, выделенных для лингвистического обслуживания.

157. В свете состоявшегося обсуждения Комитет рекомендовал Ассамблее, признав многоязычие в качестве основополагающего принципа достижения целей ИКАО:

- a) просить Совет осуществлять тщательный мониторинг реализации политики и решений, принятых им в целях повышения эффективности и результативности в вопросах лингвистического обслуживания;
- b) поручить Генеральному секретарю разработать всеобъемлющую стратегию продвижения многоязычия в Организации для предоставления качественного, своевременного и эффективного лингвистического обслуживания при одновременном укреплении лингвистических возможностей как в Штаб-квартире, так и в региональных бюро;
- c) настоятельно рекомендовать государствам-членам активно сотрудничать с Секретариатом ИКАО в области продвижения многоязычия как неотъемлемой части программ и деятельности Организации.

158. Заседание закрылось в 12:00.

Протокол третьего заседания
(Четверг, 26 сентября 2019 года, 14:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 12 повестки дня. **Авиационная безопасность. Политика**

Стратегические приоритеты на следующий трехлетний период

- *Итоги Второй конференции высокого уровня (HLCAS/2)*
- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки

Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)

- *Реализация Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)*
- Документ, представленный Бразилией и Аргентиной при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА).
- Документ, представленный Китаем
- Документ, представленный Финляндией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)
- Документ, представленный Российской Федерацией
- Документ, представленный Венесуэлой (Боливарианская Республика)
- Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой
- Информационный документ, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК)

Политика в области регулирования

- Документ, представленный Канадой от имени Австралии, Ямайки, Японии, Новой Зеландии, Сингапура, Объединенных Арабских Эмиратов, Соединенных Штатов Америки, Ассоциации "Глобальный экспресс" (GEA), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА)
- Документ, представленный Катаром
- Документ, представленный Международным советом аэропортов (МСА)
- Информационный документ, представленный Индией
- Информационный документ, представленный Ираном (Исламская Республика)

Кибербезопасность

Стратегия кибербезопасности и резолюция Ассамблеи для принятия

- *Стратегия ИКАО в области кибербезопасности*
- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- Информационный документ, представленный ИАТА

Структура управления, ход осуществления, инструктивный материал и другая обновленная информация для Ассамблеи

- Документ, представленный Францией
- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Документ, представленный МСА
- Документ, представленный Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)
- Документ, представленный Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)
- Документ, представленный Венесуэлой (Боливарианская Республика)
- Документ, представленный Венесуэлой (Боливарианская Республика)
- Информационный документ, представленный Катаром

Сотрудничество и взаимодействие

- Документ, представленный Австралией, Объединенными Арабскими Эмиратами и Соединенным Королевством
- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- Документ, представленный Южной Африкой

2. Прочие вопросы

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

1. Исполнительный комитет приступил к рассмотрению пункта 12 повестки дня. Обсуждение было сосредоточено на вопросах стратегических приоритетов на следующий трехлетний период, Глобальном плане обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), нормативной политике, кибербезопасности, а также сотрудничестве и взаимодействии, которые были описаны в трех основных рабочих документах, представленных Советом, WP/26 [*Итоги Второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2)*], WP/25 [*Реализация Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)*] и WP/28 (*Стратегия ИКАО в области кибербезопасности*), а также в соответствующих документах, представленных государствами и международными организациями.

Стратегические приоритеты на следующий трехлетний период

2. Директор Авиатранспортного управления (D/АТВ) внес на рассмотрение документ WP/26, в котором Совет сообщил о завершенных и осуществляемых в настоящий момент мерах по выполнению рекомендаций, внесенных второй Конференцией высокого уровня по авиационной

безопасности (HLCAS/2) (Монреаль, 29–30 ноября 2018 года). Подчеркнув, что 21 рекомендация была принята Конференцией, одобрена Советом и в настоящее время выполняется, он отметил, что в добавлении к документу представлена обновленная информация о положении дел по состоянию на июнь 2019 года. D/ATB указал на то, что в отсутствие установленных в добавлении временных рамок выполнения конкретной рекомендации HLCAS/2, она выполняется в ходе текущей работы ИКАО. В документе WP/26 Ассамблее было предложено принять к сведению итоги HLCAS/2 и поддержать текущие и будущие действия по выполнению рекомендаций Конференции, приведенных в добавлении к нему.

3. Делегат Соединенных Штатов Америки представил документ WP/286 [*Дальнейшие действия по выполнению резолюции 2309 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (2016)*], в котором признается прогресс, достигнутый в области обеспечения глобальной авиационной безопасности после 39-й сессии Ассамблеи (A39) и принятия резолюции 2309 Совета Безопасности ООН, но предлагается, чтобы нынешняя Ассамблея определила еще более масштабную повестку дня в части, касающейся авиационной безопасности, на следующий трехлетний период, с тем чтобы эффективно противостоять возникающим и эволюционирующим угрозам международной гражданской авиации. В частности, хотя за последний трехлетний период был сформирован механизм укрепления глобальной системы авиационной безопасности посредством разработки ГПАБ и связанных с ним инструментов, сейчас необходимо сосредоточиться на конкретных действиях, результативном осуществлении программ обеспечения авиационной безопасности и контрмер, мониторинге и постоянном совершенствовании.

4. В документе WP/286 Ассамблее предлагается:

- a) признать прогресс в деле выполнения резолюции 2309 СБ ООН (2016);
- b) призвать Совет продолжать работу по более активному привлечению ресурсов и приоритизации мероприятий Организации в области авиационной безопасности, включая подготовку технико-экономического обоснования возможности создания управления авиационной безопасности и упрощения формальностей, о чем говорится в выводах Второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2);
- c) поручить соответствующим органам (например, Группе экспертов AVSEC) в программах своей работы ориентироваться на основные положения резолюции 2309 СБ ООН, включая управление рисками (в том числе рекомендации по выработке политики, основанной на учете рисков, и оперативному реагированию), новые технологии и инновационные методы, контроль качества и надзор;
- d) поручить соответствующим органам (например, Группе экспертов AVSEC) изучить процессы выработки и принятия стандартов и формирования вспомогательных механизмов, включая методы оценки политики, четкое формулирование желаемых результатов в сфере авиационной безопасности и оценку последствий.

5. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что все вышеупомянутые действия предусмотрены резолюцией 2309 СБ ООН, а также мандатом ИКАО. Кроме того, все они охватывают программы работы, которые ИКАО уже признала полезными для своих государств-членов. Он подчеркнул, что предлагаемые меры нацелены на то, чтобы сделать ИКАО более гибкой, оперативной и ориентированной на достижение конкретных результатов организацией, которая могла бы снабжать государства не только "дорожными картами", планами и декларациями в области авиационной безопасности, поскольку настало время усовершенствовать механизмы управления ИКАО в части, касающейся осуществления ее важнейших программ в

области авиационной безопасности. ИКАО необходимо показать пример, избрав авиационную безопасность в качестве приоритетного направления работы, с тем чтобы государства-члены могли следовать примеру Организации, а также продемонстрировать, что она может распоряжаться своими ресурсами в области авиационной безопасности с максимальной пользой для государств-членов, что позволило бы без скептицизма рассматривать новые призывы Генерального секретаря о выделении дополнительных ресурсов.

Обсуждение

6. Выразив поддержку документу WP/286 (Соединенные Штаты Америки), делегат Австралии подчеркнул, что меняющаяся картина угроз и увеличение числа лиц, совершающих поездки воздушным транспортом, означают, что вопросы авиационной безопасности и упрощения формальностей потребуют повышенного внимания со стороны ИКАО. Австралия признала уже проделанную работу по повышению их важности, а также глобальный настрой на повышение уровня авиационной безопасности. Она высоко оценила меры, принятые ИКАО в этой связи, включая разработку и популяризацию ГПАБ, и подчеркнула, что основополагающее значение для закрепления этих успехов имеет обеспечение того, чтобы лица, ответственные за решение вопросов авиационной безопасности в ИКАО, имели такое же влияние и полномочия, как и лица, занимающиеся вопросами безопасности полетов.

7. Одобрив документ WP/26 (Совет), делегат Португалии высказался в поддержку ключевых результатов работы HLCAS/2, в частности укрепления ряда мер авиационной безопасности, пересмотра механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ), эффективной реализации ГПАБ, улучшения регионального сотрудничества и координации, а также укрепления культуры безопасности. Он предложил Ассамблее рекомендовать ИКАО выполнить те рекомендации HLCAS/2, в отношении которых еще не приняты последующие меры. Делегат Португалии также одобрил меры, предложенные в документе WP/286 (Соединенные Штаты Америки), которые позволят привлечь больше внимания к вопросам авиационной безопасности в ИКАО и повысят их приоритет, например, путем создания управления авиационной безопасностью и упрощения формальностей, как это было рекомендовано на HLCAS/2. В этой связи и в поддержку ГПАБ и резолюции 2309 Совета Безопасности ООН он выступил за принятие новой декларации об авиационной безопасности, в основу которой мог бы лечь информационный документ WP/528 Revision No. 1 (*Declaration on Aviation Security*), представленный Ливаном, Мексикой, Нигерией, Катаром, Объединенными Арабскими Эмиратами, Саудовской Аравией, Сингапуром и Финляндией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА).

8. Делегаты Того, Российской Федерации, Аргентины и Южной Африки также выразили поддержку обоим документам. При этом делегат Того поинтересовался процедурой запроса помощи для осуществления ГПАБ.

9. Делегат Российской Федерации выразил признательность Совету и Секретариату за нынешние и будущие последующие меры по выполнению рекомендаций HLCAS/2, отраженных в документе WP/26. Сославшись на документ WP/286, он предложил поручить AVSECP проработать техническое задание на формирование управления авиационной безопасности и упрощения формальностей для содействия обсуждениям и принятию решений в Совете.

10. Делегат Аргентины вновь заявил о необходимости рассмотреть вопрос об улучшении обеспечения ресурсами и приоритетном внимании к подбору и подготовке проектов

ИКАО в области авиационной безопасности, а также изучить возможность создания управления авиационной безопасностью и упрощения формальностей.

11. Делегат Южной Африки с удовлетворением отметил последующие меры по выполнению рекомендаций HLCAS/2, изложенных в документе WP/26, и настоятельно призвал ИКАО продолжать работу в этом направлении. Подчеркнув, что повышение уровня авиационной безопасности в ИКАО, о котором говорится в обоих документах, является важной задачей, он согласился с подходом Совета, который после рассмотрения 21 июня 2019 года доклада по вопросу об управлении авиационной безопасностью и упрощению формальностей постановил создать рабочую группу для изучения общей структуры Секретариата с целью определить имеющиеся варианты реорганизации последнего с учетом аспектов, связанных с авиационной безопасностью и упрощением формальностей, а также техническим сотрудничеством. Делегат Южной Африки признал обширный характер этой работы и выразил надежду на то, что в надлежащее время будет представлен итоговый доклад по этому вопросу.

12. Одобрив документ WP/26 (Совет), делегат Бразилии отметил, что все государства совместно работают над повышением уровня авиационной безопасности во всем мире.

13. Делегат Соединенного Королевства заявил о решительной поддержке документа WP/286 (Соединенные Штаты Америки), поприветствовав достигнутый прогресс и согласившись при этом с необходимостью сохранения динамики и дальнейшего повышения уровня авиационной безопасности. Он согласился также с тем принципом, что в работе Организации авиационная безопасность должна быть не менее важна, чем безопасность полетов, и что структура Секретариата ИКАО, вероятно, должна отражать эволюцию задач и приоритетов ИКАО с течением времени. Подчеркнув, что рекомендация HLCAS/2 о создании управления по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей является весьма конструктивной, делегат Соединенного Королевства настоятельно призвал Совет завершить проводимый им в настоящее время обзор структуры Секретариата.

14. Также полностью поддержав документ WP/286, делегат Канады признал успехи с осуществлением резолюции 2309 Совета Безопасности ООН и поддержал необходимость дальнейшей работы по созданию управления по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей. Кроме того, он поддержал идею сосредоточиться на основополагающих принципах резолюции 2309 Совета Безопасности ООН, в частности на управлении факторами риска и обзоре процессов, инструментов и разработке политики в этих целях.

15. Подчеркнув, что авиационная безопасность является одним из трех основных направлений программы работы ИКАО, делегат Китая одобрил документ WP/26, а также текущие и будущие меры по выполнению крайне важных рекомендаций HLCAS/2, касающихся укрепления авиационной безопасности. Напомнив, что в дополнение к HLCAS/2 в течение нынешнего трехлетнего периода Организация провела три ежегодных симпозиума по глобальным вопросам обеспечения авиационной безопасности, он поддержал работу Совета и Секретариата в части, касающейся авиационной безопасности.

16. Одобрив документ WP/286 (Соединенные Штаты Америки), делегат Гайаны подчеркнул, что авиационная безопасность имеет исключительно важное значение, особенно с учетом того, что объем воздушных перевозок, как ожидается, удвоится в течение следующих пятнадцати лет, и подчеркнул вытекающую из этого необходимость проявить дальновидность.

17. Подводя итоги дискуссии, Председатель указал, что Исполнительный комитет с удовлетворением отметил высокий уровень участия государств/отрасли и результаты HLCAS/2.

Делегаты также выразили признательность Секретариату ИКАО за успешное проведение этого мероприятия. Рассматривая результаты Конференции и информацию о последующих действиях (WP/26), Комитет одобрил все рекомендации HLCAS/2 и поддержал действия, предпринятые Советом ИКАО и Секретариатом. Однако Комитет также рекомендовал уделять постоянное внимание вопросам, рассмотрение которых продолжается, в частности, таким как необходимость анализа действующего в настоящее время механизма координации в области кибербезопасности, приоритизация в рамках ИКАО задач в сфере авиационной безопасности, а также потенциальное создание управления по авиационной безопасности и упрощению формальностей.

18. Исполнительный комитет, с удовлетворением отметив большой объем выполненных Секретариатом работ по рассмотрению ключевых элементов резолюции 2309 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, подчеркнул важность обеспечения Советом продолжения выполнения соответствующими органами (такими как Группа экспертов по авиационной безопасности) деятельности, основанной на положениях резолюции 2309 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций. Эта деятельность охватывает такие области, как управление риском и соответствующий инструктивный материал по политике, основанной на оценке риска; принятие оперативных решений; технология и инновационные методы; контроль качества и надзор. Более того, делегаты высказали мнение о необходимости изучения процесса разработки и принятия стандартов и вспомогательного инструментария в сфере обеспечения безопасности, включая порядок тщательного изучения политики, четкого определения желаемых результатов в сфере безопасности и оценки последствий.

Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)

19. D/АТВ представил документ WP/25 [*Реализация Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)*], в котором Совет представил обзор обширной деятельности по разработке и осуществлению приоритетных действий и задач в рамках ГПАБ.

20. В документе WP/25 Ассамблее предлагается:

- a) отметить обширные усилия, предпринятые до сегодняшнего дня и осуществляемые в настоящее время в целях выполнения приоритетных действий и задач ГПАБ;
- b) призвать государства к принятию мер в целях улучшения показателей эффективной реализации положений Приложения 17 "*Безопасность*", с тем чтобы достигнуть целей, указанных в ГПАБ;
- c) поручить Совету ввести трехлетний график обзора реализации ГПАБ;
- d) поручить Совету включить в следующее издание ГПАБ действия и задачи, связанные с определенными компонентами Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", которые также поддерживают достижение целей в сфере обеспечения авиационной безопасности и безопасности границ, включая предварительную информацию о пассажирах (API) и записи регистрации пассажиров (PNR).

21. Затем делегат Бразилии представил документ WP/285 (*ГПАБ – преимущества глобальной программы действий и необходимость постоянного мониторинга ее результатов*), который был представлен его государством и Аргентиной при поддержке государств – членов ЛАКГА. В документе отмечалось, что Создание ГПАБ представляет собой важный шаг вперед в области авиационной безопасности и упрощения формальностей и что дорожная карта ГПАБ привнесла дополнительную конкретику в этот глобальный стратегический документ, что является замечательным примером эволюции Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения

авиационной безопасности (ICASS). В нем было подчеркнуто также, что дорожная карта ГПАБ находится в стадии реализации, и некоторые задачи уже выполнены. Для дальнейшего содействия ее реализации в документе предлагалось создать методологию информирования заинтересованных сторон о новых достижениях и содействовать обмену знаниями и опытом между ними, а также динамически обновлять показатели эффективной реализации при помощи результатов проверок, проведенных при помощи УППАБ-МНМ для количественной оценки прогресса в области реализации ГПАБ. Учитывая, что проверки в рамках УППАБ-МНМ могут проводиться с разрывом во времени, ИКАО предлагается рассмотреть возможность использования фактических данных, представленных государством в плане корректирующих действий (ПКД), для обновления данных ЕІ на постоянной основе.

22. В документе WP/285 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению опыт Бразилии в отношении ГПАБ, касающийся создания технической совместной группы для координации осуществления Плана и разработки совместных действий и проектов с отраслью и всеми соответствующими авиационными заинтересованными сторонами;
- b) признать важную роль ГПАБ в повышении авиационной безопасности во всем мире в качестве международной программы действий для отрасли;
- c) предложить ИКАО обсудить возможные преимущества и целесообразность создания платформы для отслеживания достижений в области реализации дорожной карты ГПАБ;
- d) поручить ИКАО оценить возможность обновления некоторых результатов проверок, проводимых в рамках УППАБ-МНМ (эффективная реализация) на основе представления государствами документально подтвержденных фактических данных в рамках плана корректирующих действий (ПКД).

23. Делегат Китая представил документ WP/373 (*Содействие разработке национальных планов осуществления ГПАБ и обмену передовым опытом*), в котором описаны опыт его государства в осуществлении ГПАБ и "дорожная карта" реализации ГПАБ для Азиатско-Тихоокеанского региона. Он подчеркнул, что, хотя с 2016 года риски для авиационной безопасности возрастают, на их снижение выделяется все меньше ресурсов. В последние годы Управление гражданской авиации Китая (СААС) совместно с правительством Китая и ИКАО работало над укреплением безопасности и сотрудничества. Сюда относится вложение средств в укрепление безопасности и упреждающие действия по принятию прагматических мер, включая совместную с регулируемыми органами, представителями отрасли, предприятиями, ассоциациями и научными кругами разработку национального плана осуществления с пятью приоритетными направлениями деятельности. В документе содержится призыв к Секретариату ИКАО и соответствующим платформам внести свой вклад в укрепление сотрудничества на международном уровне в целях применения упреждающего подхода, включая публикацию типового национального плана AVSEC.

24. В документе WP/373 Ассамблее предлагается:

- a) рекомендовать государствам-членам сотрудничать с Секретариатом в части оперативного обновления ГПАБ и региональных дорожных карт;
- b) призвать государства-члены проявлять большую инициативность и действовать своевременно при разработке и обновлении своих национальных планов обеспечения авиационной безопасности на основе ГПАБ и региональных дорожных карт;

- c) поощрять государства-члены к сотрудничеству с Секретариатом в проведении большего числа мероприятий по обмену передовым опытом в области разработки и осуществления ГПАБ, региональных дорожных карт и национальных планов обеспечения авиационной безопасности;
- d) рекомендовать государствам-членам сотрудничать с Секретариатом в разработке и опубликовании – на основе обмена передовым опытом в области национальных планов обеспечения авиационной безопасности – различных видов типовых национальных планов обеспечения авиационной безопасности, адаптированных к различным национальным ситуациям для использования государствами-членами в справочных целях.

25. Делегат Турции внес на рассмотрение документ WP/315 (*Содействие реализации Глобального плана обеспечения авиационной безопасности*), который был представлен Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА). В документе была подчеркнута исключительная важность сохранения импульса для развития и совершенствования глобальных мер реагирования на угрозы авиационной безопасности путем реализации ГПАБ в свете резолюции 2309 СБ ООН. В нем подчеркивалось также, что успешное выполнение поставленных Советом ИКАО целевых задач будет зависеть не только от более высокой результативности усилий отдельных государств по эффективному внедрению Стандартов Приложения 17, но и от способности ИКАО постоянно и единообразно следить за ходом работы. В связи с этим весьма приветствуются предложения по реформированию УППАБ-МНМ, изложенные в документе WP/32 [*Доклад о рассмотрении сферы охвата и методики механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)*] (будет рассматриваться в рамках пункта 13 повестки дня на четвертом заседании Исполнительного комитета).

26. В документе подчеркивалась важность того, чтобы государства поддерживали не только друг друга, но и усилия ИКАО по реализации ГПАБ. Это означает эффективное использование ресурсов, заложенных в бюджете Регулярной программы Организации на 2020–2022 годы, а также активное участие государств и авиационных организаций, таких как региональные и субрегиональные организации и заинтересованные представители отрасли, в предоставлении экспертных услуг, материальной и нематериальной поддержки. Государства – члены ЕС и ЕКГА приняли многочисленные меры и инициативы для укрепления своих режимов авиационной безопасности и активного сотрудничества со всеми государствами – членами ИКАО, международными партнерами и Секретариатом ИКАО для содействия эффективной реализации Стандартов Приложения 17 в поддержку ГПАБ и инициативы ИКАО "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB). В качестве примеров можно привести финансируемый ЕС проект CASE и программу ЕКГА по наращиванию потенциала, а также широкий спектр мероприятий по наращиванию потенциала, осуществляемых отдельными европейскими государствами и организациями.

27. В документе WP/315 Ассамблее предлагается:

- a) приветствовать скорейшее начало реализации ГПАБ после принятия на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО резолюции A39-18;
- b) вновь подтвердить свою приверженность достижению глобальных целевых показателей эффективности реализации, содержащихся в дорожной карте ГПАБ;
- c) попросить Секретариат ИКАО создать механизм представления отчетности о ходе работы, поощряющий государства сохранять набранный темп в реализации

- согласованных приоритетных действий, мер и задач, установленных в ГПАБ, и продемонстрировать достигнутый прогресс в выполнении целевых задач ГПАБ;
- d) признать работу, проведенную Секретариатом в консультации с государствами-членами, по пересмотру сферы охвата и методологии УППАБ-МНМ и настоятельно призвать Секретариат ИКАО в приоритетном порядке внести в УППАБ-МНМ изменения, приведенные в документе WP/32;
 - e) настоятельно призвать Секретариат ИКАО предоставить ресурсы для проведения всех проверок, необходимых для эффективного измерения степени выполнения согласованных на глобальном уровне целевых задач, содержащихся в дорожной карте ГПАБ, и призвать государства оказать поддержку ИКАО в ее работе по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности путем предоставления дополнительных ресурсов;
 - f) настоятельно призвать Секретариат ИКАО выполнить рекомендации HLCAS/2, в частности касающиеся получения всеобъемлющей картины деятельности по наращиванию потенциала и осуществления действий на высоком уровне с целью обеспечить политическую приверженность со стороны государств-бенефициаров, как указано в п. 4.1 документа WP/315;
 - g) призвать государства оказывать поддержку друг другу в реализации ГПАБ;
 - h) признать усилия европейского региона по реализации ГПАБ и его поддержку других регионов и государств в эффективной реализации ГПАБ.

28. Делегат Российской Федерации представил документ WP/344 (*Повышение культуры авиационной безопасности в системе УППАБ-МНМ и Глобального плана авиационной безопасности ИКАО*), в котором подчеркивается необходимость развития культуры авиационной безопасности и роли УППАБ-МНМ в обеспечении реализации ГПАБ. В нем было подчеркнуто, что эффективный мониторинг и надзор являются наилучшими способами обеспечения соблюдения стандартов ИКАО, и было предложено провести конференцию в целях обмена информацией и новыми технологиями в области надзора и правоприменения в отношении недисциплинированных пассажиров.

29. В документе WP/344 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в документе;
- b) согласиться с актуальностью вопроса о совершенствовании правовых механизмов в части повышения эффективности надзорной деятельности государств по проблемам недисциплинированных пассажиров, совершающих акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, угрожающие авиационной безопасности и безопасности полетов;
- c) призвать государства и заинтересованные организации к проведению конференции по обмену опытом и новыми технологиями практических и юридических действий в отношении недисциплинированных пассажиров и повышению культуры безопасности пассажиров;
- d) организовать подготовку методических рекомендаций по порядку обмена информацией по недисциплинированным пассажирам, в отношении которых были приняты меры административного или уголовного воздействия в государствах – членах ИКАО;
- e) рассмотреть возможность включения в УППАБ-МНМ вопроса о действиях государства в области профилактики правонарушений и повышения культуры безопасности.

30. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) представил документ WP/357 [*Предложение об осуществлении мониторинга за выполнением глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) ИКАО*], в котором была приведена региональная дорожная карта для регионов Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (НАСС) и Южной Америки (SAM) по решению проблем, связанных с осуществлением ГПАБ, и было обращено внимание на региональную систему оценки для определения уровня осуществления ГПАБ.

31. В документе WP/357 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению региональный (НАСС/SAM) опыт использования способов и средств устранения трудностей с реализацией ГПАБ;
- b) рассмотреть вопрос о создании во всем мире механизмов с целью оказать государствам помощь в разработке систем самооценки и выявления потребностей для совершенствования процесса реализации ГПАБ (под контролем региональных бюро ИКАО) и поддержки государств в достижении целей ИКАО, указанных в ГПАБ и Приложении 17 "*Безопасность*".

32. Было принято к сведению, что были представлены следующие информационные документы: WP/400 (*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil*), представленный Доминиканской Республикой; и WP/386 (*О ходе реализации положений глобального плана ИКАО обеспечения авиационной безопасности в государствах – участниках соглашения о гражданской авиации и об использовании воздушного пространства*), представленный МАК.

Обсуждение

33. Делегаты Бразилии, Индонезии, Непала, Омана, Перу и Японии выразили поддержку документу WP/25 и эффективной реализации ГПАБ – важной инициативы ИКАО по укреплению авиационной безопасности во всем мире. При этом делегат Непала подчеркнул, что для эффективной реализации ГПАБ необходим настрой ИКАО, государств, отрасли и других заинтересованных сторон. Он настоятельно призвал ИКАО оказать помощь в осуществлении Плана тем государствам, которые в ней нуждаются, с тем чтобы они могли достичь целевых показателей ГПАБ.

34. Подтвердив важность совместной работы ИКАО, государств, отрасли и других заинтересованных сторон по эффективной реализации ГПАБ, делегат Индонезии подчеркнул, что это позволит не только достичь целей ГПАБ, но и повысить показатель эффективной реализации УППАБ-МНМ на глобальном уровне.

35. Делегат Перу вновь заявил о необходимости создания внутригосударственных механизмов для оценки прогресса в осуществлении ГПАБ.

36. Делегат Японии отметил, что его государство продолжает поддерживать пересмотр ГПАБ, как "живого документа", в случае необходимости и целесообразности.

37. Отметив, что его государство также поддерживает пересмотр ГПАБ, делегат Омана подчеркнул, что любые изменения, вносимые в Глобальный план, должны быть соответствующим образом отражены в Приложении 17 "*Безопасность*" и Приложении 9 "*Упрощение формальностей*".

38. Сославшись на документ WP/285 (Бразилия и Аргентина при поддержке государств – членов ЛАКГА) делегат Португалии подчеркнул важность мониторинга осуществления дорожной карты ГПАБ и призвал ИКАО регулярно представлять доклады по этому вопросу государствам-членам. Признав, что ГПАБ способствует повышению уровня авиационной безопасности во всем мире, он подтвердил его важность как международной повестки дня для данного сектора. Делегат Португалии предложил, чтобы пункт действий с), в котором ИКАО предлагается оценить возможность обновления некоторых результатов УППАБ-МНМ (показатель эффективной реализации) на основе представления государствами документально подтвержденных данных в рамках своих ПКД, был перенаправлен для дальнейшего изучения Исследовательской группе Секретариата по УППАБ-МНМ.

39. Одобрив документ WP/315 (представлен Финляндией от имени государств – членов ЕС и других государств – членов ЕКГА), делегат Греции подчеркнула, что в мире постоянно видоизменяющихся угроз крайне важно, чтобы государства, международные организации и все участвующие субъекты сохраняли полную приверженность достижению глобальных целей, поставленных в дорожной карте ГПАБ, в целях повышения эффективности глобальной авиационной безопасности и устранения возникающих угроз. Она подчеркнула, что роль ИКАО в обеспечении эффективной реализации в этой связи имеет решающее значение и что создание механизмов оценки прогресса в части, касающейся достижения целей ГПАБ, а также обновленная основанная на оценке рисков Программа УППАБ-МНМ, которая позволяет своевременно устранять серьезные недостатки, обеспечили бы большую ясность и доверие к глобальной системе обеспечения авиационной безопасности. Делегат Греции подчеркнула, что для удовлетворения возросших потребностей в надлежащем мониторинге необходимы дополнительные средства для проведения проверок УППАБ-МНМ как в рамках бюджета Регулярной программы Организации на трехлетний период 2020–2022 годы, так и за счет добровольных взносов государств.

40. Делегат Греции подтвердила, что европейские государства полностью поддерживают цели ГПАБ и приняли конкретные меры, которые полностью сообразуются с его приоритетами посредством внесения поправок в европейское законодательство, а также разработки программы работы ЕКГА на следующее трехлетие. Кроме того, европейские государства и организации участвуют в обеспечении необходимого уровня международного сотрудничества и поддержки путем проведения мероприятий по наращиванию потенциала в государствах региона и других государствах-партнерах. Она подчеркнула, что меры, предложенные в документе WP/315, будут способствовать достижению целей ГПАБ и укреплению глобальной авиационной безопасности.

41. Поддержав также документ WP/315, делегат Италии подтвердил, что осуществление и укрепление ГПАБ представляет собой крупный шаг вперед для всего мира в деле наращивания и совершенствования мер глобального реагирования на угрозы авиационной безопасности. Признавая важность достижения глобальных целей в части, касающейся эффективной реализации, изложенных в дорожной карте ГПАБ, он подчеркнул, что достижение этих целей зависит как от приверженности отдельных государств, так и от способности ИКАО продолжать отслеживать результаты текущей работы всех государств-членов. В связи с этим делегат Италии высоко оценил работу, проделанную Секретариатом и Исследовательской группой Секретариата по УППАБ-МНМ в консультации с государствами-членами, по всестороннему обзору сферы охвата и методологии УППАБ-МНМ, изложенных в документе WP/32 (подлежит рассмотрению в рамках пункта 13 повестки дня на ЕХ/4), и рекомендовал Секретариату в приоритетном порядке выполнить соответствующие рекомендации, одобренные Советом, в целях оптимизации программы. Он настоятельно призвал Секретариат выделить имеющиеся ресурсы для проведения всех аудиторских проверок УППАБ-МНМ, необходимых для оценки показателя эффективной реализации в

сравнении с согласованными глобальным сообществом целями, указанными в дорожной карте ГПАБ.

42. Делегат Сингапура выразил поддержку ГПАБ и его целям, поскольку он представляет собой платформу для совместных действий и структурированный план для государств по выявлению ключевых пробелов в области авиационной безопасности и приоритетных областей, которые нуждаются в укреплении. Поскольку обеспечение авиационной безопасности является обязанностью всех заинтересованных сторон, он поддерживает импульс, задаваемый всеми шестью представленными документами. Делегат Сингапура настоятельно призвал регулирующие органы, отрасль и другие заинтересованные стороны тесно сотрудничать в целях разработки практических и разумных подходов и мер по устранению уязвимостей и проблем в области авиационной безопасности, с тем чтобы повысить уровень авиационной безопасности в соответствии с замыслом ГПАБ. Он призвал также приложить усилия в части подготовки кадров и наращивания потенциала для оказания помощи тем, кто в ней нуждается, с тем чтобы обеспечить эффективную реализацию Стандартов Приложения 17 на глобальном уровне и выполнение ключевых приоритетов ГПАБ во всем мире. Делегат Сингапура поддержал также работу различных государств по повышению осведомленности о более широком значении авиационной безопасности, разработке национальных планов и обмену передовым опытом, включая работу, изложенную в представленных документах.

43. Одобрив документ WP/315 (представлен Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА), делегат Ирландии особо отметил принятие ГПАБ в 2017 году в качестве важного шага вперед в деле активизации усилий ИКАО по наращиванию и совершенствованию глобальных мер реагирования на угрозы авиационной безопасности в соответствии с резолюциями 2309 и 2396 СБ ООН. Подчеркнув, что дорожная карта реализации ГПАБ является важным инструментом для государств, он с удовлетворением отметил, что все регионы приняли региональные дорожные карты реализации ГПАБ. Делегат Ирландии подчеркнул, что в соответствии с положениями документа WP/373 (Китай) он поддерживает активное взаимодействие с Секретариатом в целях обмена информацией о деятельности, связанной с осуществлением ГПАБ. Он поддержал также предложения, которые дают в распоряжение государств инструменты для контроля осуществления на национальном уровне, о чем говорилось в документе WP/357 [Венесуэла (Боливарианская Республика)]. Вместе с тем делегат Ирландии подчеркнул, что не менее важно отслеживать осуществление ГПАБ на глобальном уровне, с тем чтобы иметь общую картину по всем участвующим в его реализации структурам. В связи с этим сейчас существует настоятельная необходимость того, чтобы ИКАО создала механизм представления отчетности для стандартизированного мониторинга осуществления ГПАБ и поощрения государств к сохранению динамики в осуществлении согласованных приоритетных действий, мер и задач, а также демонстрации прогресса, достигнутого в достижении целей ГПАБ.

44. Отметив, что обзор сферы охвата и методологии УППАБ-МНМ тесно связан с ГПАБ, делегат Ирландии вновь заявил, что реформа Программы, описанная в документе WP/32, должна быть осуществлена в приоритетном порядке. Отметив, что наращивание потенциала и межгосударственная поддержка имеют чрезвычайно большое значение для успеха ГПАБ, он подчеркнул, что Ирландия, наряду со многими другими европейскими государствами и организациями, поддерживает осуществление ГПАБ в других регионах. Делегат Ирландии настоятельно призвал Ассамблею сохранить набранные темпы работы по реализации ГПАБ и продолжать повышать стандарты авиационной безопасности во всем мире.

45. Обратив внимание на документ WP/25 (Совет), делегат Швеции выразил полную поддержку осуществлению ГПАБ и работе, проводимой ИКАО в этой связи. Сославшись на пункт действий d), он отметил, что, хотя он поддерживает добавление в следующее издание действий и задач ГПАБ, связанных с определенными компонентами Приложения 9 "*Упрощение*

формальностей" в качестве альтернативы созданию отдельного глобального плана по упрощению формальностей в авиации, важно сделать так, чтобы это не повлияло на приоритетные области безопасности. Выразив некоторую озабоченность по поводу потенциальных последствий для авиационной безопасности и целей обеспечения безопасности границ, делегат Швеции подчеркнул, что необходимо продолжать исследования параллельно с оценкой возможных последствий и синергетического эффекта.

46. Одобрив шесть представленных документов, делегат Никарагуа подтвердил, что осуществление ГПАБ и УППАБ-МНМ выиграет от разработки методики оповещения заинтересованных сторон о новых достижениях, содействия обмену знаниями и опытом, а также предоставления динамически обновляемой информации об эффективной реализации с использованием результатов УППАБ-МНМ для количественной оценки прогресса в деле реализации ГПАБ, что было предложено в документе WP/285 (Бразилия и Аргентина при поддержке государств – членов ЛАКГА); а также от разработанной на региональном уровне системы оценки для определения уровня внедрения ГПАБ, предложенной в документе WP/357 [Венесуэла (Боливарианская Республика)].

47. Делегат Саудовской Аравии также выразил поддержку представленным документам. Говоря о документе WP/25 (Совет), он подчеркнул важность продолжения осуществления и обновления ГПАБ с учетом высказанных опасений и настоятельно призвал государства-члены осуществлять Глобальный план в координации с региональными бюро ИКАО. Признав, что УППАБ-МНМ является основным инструментом для оценки прогресса в осуществлении ГПАБ, он одобрил создание по всему миру механизмов обеспечения государств инструментами для оказания последним содействия в разработке процессов самооценки и выявления потребностей в целях совершенствования осуществления ГПАБ и оказания поддержки государствам в реализации целей ГПАБ ИКАО и Приложения 17, как это предлагается в пункте действий b) документа WP/357 [Венесуэла (Боливарианская Республика)].

48. Делегат Канады выразил полную поддержку ГПАБ, который призван стать стратегическим планом, помогающим ориентировать и направлять усилия государств – членов ИКАО и ее отраслевых партнеров по достижению намеченных результатов в рамках глобальных стандартов авиационной безопасности, изложенных в Приложении 17. Что касается документа WP/357 [Венесуэла (Боливарианская Республика)], то он высказал надежду на продолжение сотрудничества между Штаб-квартирой ИКАО и региональными бюро в целях максимально эффективного использования существующих инструментов УППАБ-МНМ и соответствующего инструктивного материала для использования государствами в целях самооценки и призвал работать в этом направлении. Вместе с тем делегат Канады отметил, что существующие инструменты, возможно, потребуется адаптировать, с тем чтобы установить четкое соответствие между Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) и каждым мероприятием и приоритетной задачей в рамках ГПАБ. Что касается документа WP/285 (Бразилия и Аргентина при поддержке государств – членов ЛАКГА), то он подчеркнул необходимость признания ограниченности имеющихся ресурсов и обратил особое внимание на то, что в рамках УППАБ-МНМ следует и впредь сосредотачивать внимание на оценке соблюдения государствами международных стандартов ИКАО в области авиационной безопасности, содержащихся в Приложении 17, что, в свою очередь, непосредственно отражает прогресс, достигнутый в части деятельности и целей ГПАБ. Делегат Канады подчеркнул, что необходима дальнейшая работа по обеспечению того, чтобы инструменты, используемые ИКАО и/или государствами-членами, включали в себя четкие показатели достижения конечных результатов, приведенные в соответствие с SARPS Приложения 17.

49. Делегат Соединенных Штатов Америки выразил признательность за шесть представленных документов, поскольку они свидетельствуют о том, что государства и заинтересованные стороны всерьез взялись за разработку и осуществление ГПАБ. Он подчеркнул, что ГПАБ является неотъемлемой частью усилий по повышению уровня глобальной авиационной безопасности и что это "живой документ", который служит и стратегией, и планом работы, т. е. средством для достижения цели. Отметив, что наша цель заключается в улучшении эффективного, надлежащего и последовательного осуществления глобальных стандартов авиационной безопасности, содержащихся в Приложении 17, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что неотъемлемым элементом успеха являются постоянная поддержка и обмен экспертными знаниями с Секретариатом для оказания ему содействия в части контроля осуществления ГПАБ, выполнение региональных дорожных карт ГПАБ и предоставление критической информации и данных о глобальной авиационной безопасности по линии УППАБ-МНМ.

50. Делегат Аргентины также выразил полную поддержку всем представленным документам и делу осуществления ГПАБ. Он подчеркнул, что важна не только дорожная карта ГПАБ, в которой устанавливаются желательные глобальные цели в части эффективной реализации на 2020, 2023 и 2030 годы, но и региональные дорожные карты ГПАБ с описанием региональных целей. Не менее важно контролировать общий ход осуществления ГПАБ. Делегат Аргентины высказался в поддержку предложений, содержащихся в документах WP/285 (Бразилия и Аргентина при поддержке государств – членов ЛАКГА), WP/315 (Финляндия от имени ЕС и его государств – членов и других государств – членов ЕКГА) и WP/25 (Совет) в отношении оценки хода осуществления ГПАБ. Сославшись на документ WP/285, он одобрил предложение делегата Португалии о том, чтобы пункт действий с), в котором ИКАО предлагается оценить возможность обновления некоторых результатов УППАБ-МНМ (эффективная реализация) на основе представления государствами документально подтвержденных фактических данных в рамках своих ПКД, был передан для дальнейшего рассмотрения в Исследовательскую группу Секретариата по УППАБ-МНМ, членами которой являются и Аргентина, и Бразилия.

51. Сославшись на пункт действий d) в документе WP/25, делегат Аргентины указал, что у него есть некоторые опасения в связи с предлагаемым включением в следующее издание ГПАБ действий и задач, связанных с определенными компонентами Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", которые также касаются целей в области как авиационной безопасности, так и пограничного контроля. Подчеркнув, что не все положения Приложения 9 имеют отношение к ГПАБ, он подчеркнул необходимость учета мнений Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP).

52. Одоблив также все представленные документы, делегат Китая подчеркнул необходимость того, чтобы государства сосредоточили внимание на осуществлении ГПАБ с опорой на Приложение 7 и *Руководство по авиационной безопасности* (Doc 8973). Высказавшись в поддержку внесения поправок в SARPS Приложения 17 с целью отразить в них содержание *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 года* (Пекинская конвенция), и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол), а также *Протокола 2014 года, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреальский протокол), он подчеркнул важность международного сотрудничества в борьбе с угрозами для гражданской авиации. Делегат Китая подчеркнул также, что при внесении поправок в SARPS Приложения 17 необходимо сосредоточить внимание на контроле качества, а также на взаимосвязи между авиационной безопасностью и упрощением формальностей. Он вновь заявил о необходимости поощрять государства уделять больше внимания авиационной безопасности с точки зрения выделения финансовых ресурсов, людских ресурсов и наращивания потенциала.

53. Делегат Южной Африки подтвердил поддержку его государством ГПАБ как важного инструмента для достижения более высоких уровней реализации положений Приложения 17, а также его приверженность осуществлению этого Глобального плана. Южная Африка настоятельно призвала другие государства работать над достижением целей ГПАБ. Южная Африка поддержала также осуществление пересмотренного трехгодичного графика ГПАБ, предложенного Советом в документе WP/25, и обязалась придерживаться его. Признавая растущую важность упрощения формальностей для обеспечения пограничного контроля, Южная Африка согласилась с предложением Совета включить в следующее издание ГПАБ действия и задачи, связанные с определенными компонентами Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", которые также посвящены поддержке как авиационной безопасности, так и пограничного контроля.

54. Делегат Российской Федерации выразил поддержку всем представленным документам. Он предложил отразить в докладе Исполнительного комитета по пункту 12 повестки дня ряд внесенных предложений, в том числе в части укрепления сотрудничества между государствами и Секретариатом ИКАО в плане реализации ГПАБ, региональных дорожных карт и национальных планов обеспечения авиационной безопасности, как это было подчеркнуто в документе WP/373 (Китай). Говоря о документе WP/285 (Бразилия и Аргентина при поддержке государств – членов ЛАКГА), делегат Российской Федерации высоко оценил создание Бразилией группы по техническому сотрудничеству для координации реализации ГПАБ и проработки действий и проектов совместно с отраслью и всеми соответствующими заинтересованными сторонами в области авиации. В этой связи он особо отметил создание в 2012 году Группы EUR/NAT по авиационной безопасности в Европе и Северной Атлантике (ENAVSECG) для содействия обмену информацией и передовым опытом и достижениями в вопросах, касающихся авиационной безопасности, а также последующее создание подгруппы по контролю хода осуществления ГПАБ. Делегат Российской Федерации отметил, что в докладе Исполнительного комитета следует также подчеркнуть, что такие группы уже созданы в некоторых региональных бюро.

55. Затем делегат Российской Федерации поздравил Объединенные Арабские Эмираты с историческим событием – первым полетом в космос их астронавта Хаззаа Али Альмансури, который 25 сентября 2019 года вместе с астронавтом НАСА Джессикой Меир и российским космонавтом Олегом Скрипочкой был доставлен на борт Международной космической станции на борту космического корабля "Союз" для участия в восьмидневной миссии. Отметив, что в русском языке название космического корабля имеет символическое значение и означает "союз", он подчеркнул, что в 2019 году исполнилось 70 лет со дня первого полета этого типа кораблей. В этой связи делегат Российской Федерации подчеркнул, что в отличие от других представленных документов в документе WP/315 (представлен Финляндией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА) нет никаких упоминаний о сотрудничестве между 56 европейскими государствами и региональным бюро EUR/NAT в части осуществления ГПАБ, региональной дорожной карты EUR/NAT, принятой 1 июня 2018 года на Региональной конференции ИКАО по авиационной безопасности, состоявшейся в Лиссабоне (Португалия), или работе вышеупомянутой группы ENAVSECG. Подчеркнув, что Российская Федерация по-прежнему всецело поддерживает укрепление возможностей региональных бюро ИКАО в соответствии с решениями Совета, он указал, что в докладе Исполнительного комитета также должна быть отражена важность принятия таких мер.

56. Выразив поддержку шести представленным документам, делегат Соломоновых Островов вновь заявил, что авиационная безопасность является глобальной проблемой и что необходимо, чтобы все государства, отрасль и другие заинтересованные стороны вместе работали над обеспечением авиационной безопасности во всем мире. Он подчеркнул, что Соломоновы Острова, будучи малым островным тихоокеанским развивающимся государством (ТМОРАГ),

полагаются на руководящую роль ИКАО в деле координации оказания развитыми государствами поддержки ТМОРАГ в целях подготовки их авиационных специалистов и укрепления потенциала их авиационных ведомств, с тем чтобы авиационная безопасность обеспечивалась во всем регионе.

57. Делегат Парагвая решительно поддержал документ WP/285 (Бразилия и Аргентина при поддержке государств – членов ЛАКГА) и, в частности, пункт действий d), в котором предлагается поручить ИКАО оценить возможность обновления некоторых результатов УППАБ-МНМ (эффективная реализация) на основе представления государствами документально подтвержденных фактических данных в рамках своих ПКД. Он предложил применять при работе в рамках УППАБ-МНМ опыт, накопленный в ходе использования механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП). Кроме того, делегат Парагвая также решительно поддержал документ WP/357 [Венесуэла (Боливарианская Республика)], в частности пункт действий b) о создании во всем мире механизмов, обеспечивающих инструменты для оказания государствам помощи в разработке процессов самооценки и выявления потребностей в целях совершенствования осуществления ГПАБ и оказания государствам поддержки в реализации целей ГПАБ и Приложения 17 ИКАО.

58. Делегат Швейцарии выразил полную поддержку осуществлению ГПАБ, как это было предложено в документе WP/25 (Совет), а также повышению культуры безопасности, как это было предложено в документе WP/344 (Российская Федерация). Говоря о документе WP/357 [Венесуэла (Боливарианская Республика)], он признал важность регионального осуществления ГПАБ в сотрудничестве с региональными бюро ИКАО, но подчеркнул, что в конечном итоге потребуются провести глобальный обзор осуществления ГПАБ. Обратив внимание на пункт действий d) документа WP/25 (Совет), делегат Швейцарии указал, что он полностью разделяет мнение о том, что некоторые компоненты Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", которые касаются целей как обеспечения авиационной безопасности, так и пограничного контроля, можно было бы включить в следующее издание ГПАБ. Тем не менее он высказал сомнения относительно настоятельной необходимости осуществления глобального плана упрощения формальностей в авиации, отметив, что в настоящее время он не видит практической пользы от такого глобального плана. Делегат Швейцарии высказался за передачу пункта действий d) на рассмотрение FALP.

59. Делегат Эритреи также поддержал все представленные документы. Отметив, что реализация поставленных Ассамблеей целей порой выходит за рамки ее компетенции, оратор настоятельно призвал делегатов добиваться взятия руководителями их соответствующих стран политических обязательств в части достижения целей ГПАБ для обеспечения авиационной безопасности на национальном, региональном и глобальном уровнях.

60. Делегаты Грузии и Румынии выразили полную поддержку осуществлению ГПАБ и приветствовали любые направленные на это инициативы. Они одобрили также документ WP/315 (представлен Финляндией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА).

61. Подводя итоги обсуждения, Председатель отметил, что Исполнительный комитет высоко оценил усилия по ускоренной разработке ГПАБ в соответствии с поручением, данным на 39-й сессии Ассамблеи. Была принята к сведению информация о различных уровнях внедрения в различных регионах, в связи с чем Исполнительный комитет настоятельно призвал государства продолжать деятельность по улучшению положения дел, включая достижение глобальных целей при одновременном признании важности УППАБ-МНМ и осуществляемого в настоящее время реформирования этой программы в целях определения реальной степени внедрения.

62. В части, касающейся внедрения, делегаты приветствовали обмен государствами опытом в области реализации ГПАБ. Было внесено много предложений, касающихся рассмотрения ИКАО вопроса о создании платформы для представления и обмена информацией о результатах выполнения дорожной карты ГПАБ, например посредством размещения на защищенном портале хранилища данных ГПАБ, в рамках которого такая информация будет обновляться по мере поступления новых данных и материалов. Исполнительный комитет также обратил внимание на важность определения соответствия осуществляемой в настоящее время деятельности по наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности действующим SARPS Приложения 17 "Безопасность" и методам идентификации нападений, информация о которых содержится в Заявлении о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности ИКАО (Дос 10108). Делегаты подчеркнули также важную роль региональных бюро и выразили им признательность за инициативность и поддержку, оказываемую государствам-членам в деле оказания содействия достижению глобальных и региональных целей посредством эффективной реализации ГПАБ.

63. В отношении будущей эволюции ГПАБ Исполнительный комитет отметил, что ГПАБ, являющийся "живым документом", будет, при необходимости и в соответствующих случаях, пересматриваться и поддержал предложение о его регулярном пересмотре раз в три года. В соответствующих случаях в рамках этих пересмотров можно обсудить вопрос о более тесной увязке ГПАБ с SARPS Приложения 17 "Безопасность". Вместе с тем Исполнительный комитет счел необходимым продолжить обсуждение предложения Совета, содержащегося в документе WP/25, о включении в следующее издание ГПАБ действий и задач, связанных с определенными компонентами Приложения 9 "Упрощение формальностей", которые касаются как авиационной безопасности, так и пограничного контроля, включая API и PNR.

Политика в области регулирования

64. Делегат Канады представил документ WP/248 (*Укрепление авиационной безопасности путем принятия решений, основанных на доказательствах и информации о факторах риска*), который был представлен его государством от имени Австралии, Новой Зеландии, Объединенных Арабских Эмиратов, Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Ямайки, Японии, GEA, ИАТА и ИФАЛПА. Соавторы высказали твердую убежденность в том, что принципы, ориентированные на достижение конкретных результатов, естественным образом ведут к принятию решений, основанных на доказательствах и информации о факторах риска. Вместе с тем они признали, что на практике интеграция таких принципов в структуру организации и ее процессы принятия решений может оказаться сложной задачей. Для управления все более усложняющейся средой авиационной безопасности руководители должны иметь возможность определять, анализировать и ранжировать проблемы, связанные с безопасностью в рамках вверенного им сегмента системы авиационной безопасности. Руководители должны сосредоточиться на вопросах безопасности и организационных задачах, с тем чтобы разрабатывать и внедрять эффективные, соразмерные факторам риска и устойчивые стратегии, а также методы обеспечения авиационной безопасности, а также компенсировать воздействие, оказываемое на пассажиров и законную торговлю. Руководители могли бы изучать различные подходы и, в зависимости от ситуации, выбирать либо основанный на результатах работы метод, либо вводить предписывающий стандарт. Соавторы документа считают, что при использовании основанного на данных и информации подхода в любом из случаев будут достигнуты намеченные результаты в плане обеспечения безопасности и повысится фактический базовый уровень требований Стандартов авиационной безопасности.

65. В документе WP/248 Ассамблее предлагается:

- a) обратиться к выводам и решениям Конференции высокого уровня по авиационной безопасности 2012 и 2018 годов, Группы экспертов по авиационной безопасности, резолюции А39-18 Ассамблеи и Резолюции Совета Безопасности Организации Объединенных Наций 2309 в отношении принципов и мер, сосредоточенных на результате и/или основанных на оценке факторов риска;
- b) призвать государства-члены, Секретариат Международной организации гражданской авиации и партнеров по отрасли способствовать продвижению и распространению практического опыта, как отражено в п. 3,2, в отношении разработки, внедрения и реализации организационных структур, национальных программ безопасности гражданской авиации и программ по обеспечению авиационной безопасности по мере необходимости;
- c) рекомендовать Совету поручить Группе экспертов по авиационной безопасности, а также Секретариату Международной организации гражданской авиации способствовать улучшению осведомленности о факторах риска и реагирования на них путем выработки действенных методов дальнейшего признания и внедрения практики, принципов и политики, сосредоточенных на результате и основанных на оценке риска, которые: будут вести к принятию решений, основанному на доказательствах и информации о риске; обеспечат более развитую культуру безопасности; повысят эффективность, действенность и устойчивость программ и практики обеспечения авиационной безопасности ИКАО, государств-членов и партнеров по отрасли.

66. Делегат Государства Катар представил документ WP/141 (*Разработка дифференцированного подхода к проведению досмотра в целях безопасности в аэропорту*), в котором рассматривается вопрос о дифференцированном подходе к проведению в аэропортах досмотра пассажиров и лиц, не являющихся пассажирами, и подчеркивается, что AVSEC необходимо проделать дополнительную работу для создания более эффективной и действенной системы досмотра с учетом текущих и будущих задач, стоящих перед авиационной системой. Ассамблее предлагается поручить Совету дать указание Группе экспертов AVSEC рассмотреть поднятые в документе вопросы в целях достижения консенсуса по будущей концепции деятельности в области проведения досмотра и представить предложения по ее единообразному внедрению на основе соответствующих требований Приложения 17 и соответствующего инструктивного материала.

67. Наблюдатель от МСА представила документ WP/250 (*Поощрение инноваций в сфере авиационной безопасности посредством эффективной регуляторной политики*), в котором предлагаются пути, с помощью которых государства могли бы поддерживать инновации и содействовать созданию инновационного климата в интересах обеспечения авиационной безопасности. Данный документ дополняет документ WP/14, в котором Совет представил проект резолюции Ассамблеи об инновациях в области авиации (который будет рассматриваться в рамках пункта 26 повестки дня на 8-м и 9-м заседаниях Исполнительного комитета). Подчеркнув, что такие инновации, как искусственный интеллект, технологии связи, большие объемы данных и бесконтактное сканирование, могут радикально изменить подход к обеспечению авиационной безопасности, она особо отметила, что МСА работает с аэропортами, авиакомпаниями и правительствами в рамках своей инициативы "Smart security" с целью разработки концепции проверки пассажиров к 2040 году, которая могла бы вдохновить перемены и сама послужить проводником перемен. Наблюдатель от МСА подчеркнула, что осуществление преобразований будет зависеть от действий, которые будут предприняты государствами и ИКАО в предстоящие годы, а также от поддержки со стороны Ассамблеи.

68. В документе WP/250 Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно призвать государства делать правила менее директивными, проводить оценку последствий, консультироваться с отраслью, разрешать испытания новых технологий и пересмотреть подходы к сертификации технологий и их допуску к использованию;
- b) просить Совет предусматривать обеспечение соблюдения SARPS Приложения 17 различными средствами, направленными на достижение одной и той же цели и основанными на оценке риска и обосновании;
- c) просить Совет рассмотреть вопрос о разработке отдельного документа, содержащего перечень альтернативных средств обеспечения соблюдения SARPS Приложения 17.

69. Было принято к сведению, что были также представлены следующие информационные документы: WP/567 (*Remotely piloted aircraft – security programme*), представленный Индией, и WP/473 (*Necessity to anticipate strategies to tackle the security challenges and dangers of drone use in Annex 17*), представленный Ираном (Исламской Республикой).

Обсуждение

70. Делегат Греции подчеркнула, что необходимо продолжить изучение основанных на оценке риска подходов к досмотру в аэропортах и собирать мнения о непредсказуемых и непоследовательных мерах, изложенных в документе WP/141 (Катар), в целях более эффективного устранения выявленных уязвимостей без ущерба для общего уровня авиационной безопасности. Она отметила, что концепция дифференцированного подхода к досмотру в аэропортах, изложенная в документе, основывается на надлежащем использовании и оценке данных, что будет способствовать принятию и обоснованию соответствующих решений. Инструменты сбора и оценки таких данных, а также анализа факторов риска являются ключевыми условиями любого успешного применения таких систем. Первостепенное значение имеет также учет прав людей на неприкосновенность частной жизни и защиту данных. В этой связи делегат Греции подчеркнула, что в рамках AVSECP требуется дополнительное обсуждение экспертами этой темы. Она подчеркнула, что никакая политика дифференцированного досмотра в аэропортах не должна мешать осуществлению в глобальных масштабах минимально необходимых мер авиационной безопасности, определенных в Приложении 17, которые обеспечивают требуемый согласованный глобальный подход к базовым мерам по смягчению рисков для авиационной безопасности и способствуют взаимному признанию государствами эквивалентных мер авиационной безопасности.

71. Одобрив документ WP/248 (Канада), одним из авторов которого является ее государство, делегат Австралии подтвердила, что подходы, ориентированные на достижение конкретных результатов и оценку факторов риска, дают государствам возможность гибко подходить к обеспечению безопасности с учетом условий, в которых они осуществляют свою деятельность, и контекста рисков. Кроме того, гибкость позволяет государствам более эффективно обеспечивать безопасность и открывает возможности для применения новых инновационных подходов. Делегат Австралии настоятельно призвала ИКАО и ее государства-члены поддержать меры, предложенные в документе WP/248, для обеспечения того, чтобы эти важные принципы были включены в глобальные стандарты и национальную политику в области авиационной безопасности.

72. Делегат Австралии поддержала также рекомендации, внесенные МСА в документе WP/250, в качестве практических шагов по применению в большей степени ориентированного на учет факторов риска и конкретные результаты подхода к обеспечению авиационной безопасности. Кроме того, делегат Австралии согласилась с выраженной Катаром в документе WP/141 позицией, согласно которой предлагаемая поправка к Стандарту 4.2.6 Приложения 17, касающемуся досмотра инсайдеров, заслуживает дальнейшего рассмотрения в целях достижения подлинного консенсуса с

учетом необходимости того, чтобы стандарты были основаны на оценке факторов риска и ориентированы на результаты.

73. Делегаты Катара и Объединенных Арабских Эмиратов также одобрили документ WP/250 (МСА). При этом делегат Объединенных Арабских Эмиратов предложил при необходимости передать рекомендации МСА на рассмотрение AVSECP и Совета. Он и делегат Сенегала также выразили поддержку документу WP/141 (Катар) в целом и согласились с предложением о том, чтобы Совет поручил AVSECP рассмотреть вопросы, затронутые в этом документе, в целях достижения консенсуса в отношении будущей концепции мероприятий по проведению досмотра и обеспечения ее согласованного осуществления на основе соответствующих уточняющих положений, содержащихся в Приложении 17 и соответствующем инструктивном материале.

74. Заявив о решительной поддержке документа WP/248 (Канада), одним из соавторов которого является его государство, делегат Соединенных Штатов Америки вновь обратился с призывом активизировать работу по разработке и предоставлению инструктивного материала относительно принятия решений на основе оценки факторов риска. Отметив, что ИКАО добилаь значительного прогресса в обеспечении того, чтобы государства располагали инструментами для проведения анализа рисков, он подчеркнул, что следующим шагом является работа по обеспечению того, чтобы такой анализ действительно использовался для принятия обоснованных решений в отношении политики и операций в области авиационной безопасности, с тем чтобы обеспечить настоящую оценку рисков и акцент на достижение конкретных результатов.

75. Делегат Соединенных Штатов Америки также поддержал рекомендации, содержащиеся в документе WP/141 (Катар), о том, чтобы сделать дифференцированный подход к проведению досмотра одним из приоритетных направлений работы. Он подчеркнул, что Соединенные Штаты Америки на протяжении многих лет используют дифференцированный подход к досмотру и продолжают развивать и расширять эту концепцию. Делегат Соединенных Штатов Америки также выразил принципиальное согласие с концепциями регулирования, основанного на результатах, и с необходимостью поощрения инноваций, описанных в документе WP/250 (МСА). Он подчеркнул, что инновационная деятельность является ключевым приоритетом, поскольку она имеет важнейшее значение для целей обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей при авиаперевозках. Он поддержал предложение делегата Объединенных Арабских Эмиратов при необходимости передать рекомендации МСА на рассмотрение AVSECP и Совета.

76. Делегат Канады одобрил документ WP/141 (Катар), включая выводы и рекомендации, изложенные в разделе 3. Он согласился с тем, что концепция дифференцированного подхода к досмотру должна быть приоритетным вопросом для ИКАО, AVSECP, ее соответствующих рабочих групп и, что наиболее важно, для Совета, который в настоящее время рассматривает предлагаемую поправку 17 к Приложению 17. Делегат Канады подчеркнул, что, поскольку ИКАО и государства стремятся внедрить инновационные и устойчивые системы обеспечения авиационной безопасности, все большее значение для эффективного реагирования на факторы риска и глобальных решений в области авиационной безопасности приобретают подходы, основанные на оценке риска и ориентированные на достижение конкретных результатов, такие как дифференцированный подход к досмотру. Он согласился с замечаниями, высказанными делегатом Соединенных Штатов Америки в отношении документа WP/250 (МСА).

77. Сославшись на документ WP/141 (Катар), делегат Бразилии согласился с тем, что в отношении проведения досмотра пассажиров и не являющихся пассажирами лиц возможно использовать своего рода дифференцированный подход. Впрочем, он обратил особое внимание на

то, что такой дифференцированный подход не следует считать основанием для неприменения конкретных процедур досмотра ввиду наличия значительных неотъемлемых факторов риска. Делегат Бразилии подчеркнул, что информация за прошлые годы о поведении пассажиров и не являющихся пассажирами лиц необходима для принятия решения относительно того, какую процедуру досмотра применять. Кроме того, он высказался в поддержку документа WP/250 (МСА).

78. Поддержав документ WP/248 (Канада), делегат Перу вновь подтвердил важность внедрения эффективных, адекватных степени риска и устойчивых стратегий и методов работы по обеспечению авиационной безопасности при нахождении баланса с их влиянием на пассажиров и законную торговлю.

79. Выразив признательность за документы WP/141 (Катар), WP/248 (Канада) и WP/250 (МСА), делегат Соединенного Королевства отметил необходимость поддержать объединяющую их тему важности новаторских подходов к обеспечению авиационной безопасности на основе оценки риска. Соединенное Королевство решительно поддержало проделанную в рамках Группы экспертов AVSEC и ее рабочих групп работу по рассмотрению этой важной темы, учитывая необходимость наличия базовых глобальных мер авиационной безопасности, понятных всем государствам и применимых ими, что стало бы основой доверия к глобальной системе авиационной безопасности. Именно на такой основе можно было бы разрабатывать нестандартные инновационные подходы в целях дальнейшего повышения качества и эффективности мер авиационной безопасности. Соединенное Королевство настоятельно рекомендовало государствам активно стимулировать инновации в сфере авиационной безопасности, в основе которых лежали бы базовые Стандарты Приложения 17, а также совместно в тесном партнерстве работать над достижением консенсуса.

80. Делегат Того одобрил достигнутый ИКАО прогресс в деле разработки новых SARPS Приложения 17, касающихся борьбы с терроризмом, а также ГПАБ. Кроме того, он поддержал три представленных документа.

81. Разделяя замечания, высказанные делегатом Соединенного Королевства, делегат Франции подчеркнул, что дифференцированный подход к досмотру пассажиров является интересной идеей, однако для того, чтобы предотвратить подрыв функционирования системы авиационной безопасности за счет его использования, необходимо ввести продуманные базовые глобальные меры, в основе которых лежит два крайне важных элемента: систематический досмотр персонала и тщательные и эффективные проверки анкетных данных этого персонала.

82. Делегат Российской Федерации подчеркнул, что его государство поддерживает новаторский подход к процедурам досмотра в целях обеспечения безопасности аэропорта. Он отметил, что согласно пункту 3.1 документа WP/141 (Катар) концепция дифференцированного подхода к проведению досмотра обсуждалась Группой экспертов AVSEC на ее 30-м совещании, состоявшемся 13–17 мая 2019 года в Монреале, в связи с предлагаемыми поправками к Приложению 17, касающимися досмотра лиц, не являющихся пассажирами, однако консенсус относительно дальнейших действий достигнут не был. Большинство участников совещания не сочли возможным проявить гибкость, заявив, что стопроцентный досмотр лиц, не являющихся пассажирами, следует считать базовым подходом для всех государств, особенно в борьбе против инсайдерской угрозы. Меньшинство членов избрали более гибкий подход, заключающийся в сочетании частичного досмотра лиц, не являющихся пассажирами, с другими различными мерами контроля и процессами проверки в целях безопасности. Делегат Российской Федерации подчеркнул, что позиция большинства учитывает пункт 6 постановляющей части резолюции 2309 (2016) СБ ООН, в котором содержится призыв ко всем государствам в рамках их усилий по предупреждению и пресечению террористических угроз гражданской авиации, помимо прочего, укреплять процедуры проверки безопасности и учитывать потенциальную роль тех, кто имеет

специальный доступ к участкам, знаниям или информации, которые могут помочь террористам в планировании или совершении нападений, т. е. инсайдерскую угрозу. Он подчеркнул необходимость также учитывать это в дальнейшей работе по совершенствованию технологий досмотра лиц, не являющихся пассажирами.

83. Делегат Российской Федерации выразил озабоченность по поводу пункта действий а) документа WP/250, в котором МСА предложил в целях поощрения инноваций в области авиационной безопасности настоятельно призвать государства делать правила менее директивными, разрешать испытания новых технологий и упростить подход к сертификации технологий и их допуску к использованию. Он подчеркнул необходимость достижения баланса между тем, чтобы не перегружать систему новыми правилами, и обеспечением того, чтобы все государства успешно завершили проверки в рамках УППАБ-МНМ.

84. Делегат Южной Африки поддержал принципы принятия решений, основанных на доказательствах и информации о факторах риска, дифференцированного подхода к проведению досмотра в целях безопасности в аэропорту и поощрения инноваций в сфере авиационной безопасности посредством эффективной регуляторной политики, которые изложены в документах WP/248 (Канада), WP/141 (Катар) и WP/250 (МСА), соответственно. Согласившись с делегатами Греции, Соединенного Королевства и Франции в том, что базовые глобальные меры по обеспечению авиационной безопасности важны, он подчеркнул, что дифференцированный подход к проведению досмотра не означает отсутствия базовых мер. Сославшись на пункты действий б) и с) документа WP/250 (МСА), делегат Южной Африки подчеркнул, что для обеспечения соблюдения SARPS Приложения 17 уже предусмотрены различные средства, направленные на достижение одной и той же цели, и заявил, что предложенный отдельный документ, содержащий перечень альтернативных средств обеспечения соблюдения SARPS Приложения 17 может приобрести ограничительный характер. Он подчеркнул, что эти вопросы следует продолжать обсуждать в будущем, с тем чтобы можно было достичь консенсуса. Делегат Нигерии согласился с ним.

85. Делегат Ливана высказал поддержку документу WP/141 (Катар).

86. Делегат Никарагуа согласился с тем, что процесс принятия решений должен основываться на доказательствах и информации о факторах риска. Он подчеркнул, что показатели, используемые для определения уровня риска, имеют ключевое значение, поскольку на основании уровня риска будут определяться меры авиационной безопасности, которые будут применяться для устранения угрозы согласно соответствующим SARPS Приложения 17. Делегат Никарагуа подчеркнул необходимость осторожного подхода к инновациям в сфере авиационной безопасности, поскольку они приведут к появлению нового оборудования и технологий, а многие государства, возможно, не располагают ни потенциалом, ни людскими ресурсами для их внедрения.

87. Сославшись на документ WP/141, делегат Испании указал, что приветствует любую инициативу, нацеленную на внедрение инновационных элементов в сфере авиационной безопасности. Вместе с тем он предостерег от принятия мер, которые представляли бы собой шаг назад в борьбе с инсайдерской угрозой, поскольку она считается глобальной проблемой, что подтверждается многими недавними инцидентами. Таким образом, делегат Испании поддержал выступления делегатов Бразилии, Соединенного Королевства и Франции по этому вопросу.

88. Делегат Аргентины отметил, что, хотя никто не может выступать против инноваций в сфере авиационной безопасности, необходимо относиться к ним с осторожностью, как это было подчеркнуто делегатами Греции, Бразилии, Франции, Российской Федерации, Южной Африки и

Испании. Он заявил, что Группа экспертов AVSEC является наилучшей площадкой для рассмотрения этого вопроса и решения любых связанных с ним проблем.

89. Высоко оценив эти три документа, делегат Мексики поддержал замечания, высказанные, в частности, делегатами Соединенного Королевства, Франции, Российской Федерации и Испании относительно важности принятия базовых глобальных мер авиационной безопасности и недопущения отступления от них в борьбе с инсайдерской угрозой. Он подчеркнул необходимость привлечь внимание к обеспокоенности, высказанной делегатом Никарагуа в отношении инновационного оборудования и технологий, поскольку, для того чтобы отвечать требованиям Приложения 17, они должны быть внедрены надлежащим образом.

90. Выразив поддержку документу WP/248 (Канада), делегат Индонезии заявил, что предлагаемые в нем действия будут способствовать достижению пяти ключевых приоритетных результатов ГПАБ, в частности приоритетному результату 1) улучшение осведомленности о рисках и реагирования на них и 2) развитие культуры авиационной безопасности и возможностей человека.

91. Делегат Чили также поддержал документ WP/248, поскольку, по его мнению, принятие решений, основанных на доказательствах и информации о факторах риска, целесообразно для устранения возникающих угроз для гражданской авиации. Кроме того, он поддержал документ WP/250 (МСА).

92. Выразив признательность за эти три документа, делегат Омана подчеркнул, что любые инновации в будущем до их внедрения должны проходить оценку экспертов по вопросам авиационной безопасности. Он рекомендовал ИКАО разработать и опубликовать инструктивный материал, касающийся любых инноваций в сфере авиационной безопасности, в целях содействия их внедрению государствами.

93. Описывая опыт своего государства в применении дифференцированного подхода к досмотру, делегат Монако подчеркнул, что заметные инновационные меры авиационной безопасности, которые применялись в отношении пассажиров, были восприняты очень плохо. В этой связи Монако считает, что основное внимание следует уделять инновационным мерам авиационной безопасности, которые были бы максимально незаметны для путешественников, таким как досмотр багажа, перевозимого в грузовом отсеке.

94. Делегат Эритреи согласился с мнениями, высказанными предыдущими выступающими, относительно необходимости принятия базовых глобальных мер авиационной безопасности согласно Приложению 17. Он подчеркнул, что, несмотря на проделанную Катаром, МСА и Канадой работу, которая описывается в их соответствующих документах, еще не пришло время для рассмотрения некоторых поднятых в них вопросов.

95. Наблюдатель от ИФАЛПА решительно поддержал действия, предложенные в документе WP/141 (Катар).

96. Наблюдатель от МСА одобрил и документ WP/141, и документ WP/248 (Канада).

97. Наблюдатель от МСДА подчеркнул, что глобальное авиационное бизнес-сообщество поддерживает основанные на данных и информации о рисках подходы, описанные в трех представленных документах, и считает, что наилучшим подходом к устранению целого спектра факторов риска для авиационной безопасности являются скоординированные усилия правительств и отрасли, в рамках которых разрабатываются решения, адаптированные под каждый сектор. В

представленных документах убедительно объясняется, что наилучшие результаты можно достигнуть при помощи подхода, основанного на сотрудничестве, и МСДА с этим согласен. Он считает, что единый универсальный подход не согласуется с принципами, изложенными в документах, и что применение общих подходов к широкому кругу секторов работы является обременительным и ненужным. Мировое авиационное бизнес-сообщество рекомендует государствам-членам, прежде чем выдвигать требования, подготовленные без консультаций по существу с представителями отрасли, принять во внимание широкий спектр процедур, уникальные факторы риска, доступные данные и последствия для отрасли.

98. Подводя итоги обсуждения, Председатель указал, что Исполнительный комитет, напомнив о выводах HLCAS/2 и учитывая приоритетные результаты ГПАБ и соответствующих резолюций Ассамблеи, согласился с тем, что ориентированные на результаты и основанные на оценке риска принципы могут использоваться при разработке предлагаемых поправок к положениям Приложения 17 "Безопасность" и определении соответствующей передовой практики. В этой связи он высказал просьбу о рассмотрении Группой экспертов AVSEC, при необходимости, вопроса о разработке конкретных методов признания и интеграции таких принципов в процессы принятия решений в целях дальнейшего повышения эффективности, результативности и устойчивости программ в сфере авиационной безопасности.

99. Кроме того, Исполнительный комитет высказал широкую поддержку ускорению темпов инноваций в сфере авиационной безопасности и призвал государства-члены осуществлять координацию деятельности с отраслевыми партнерами в целях оказания содействия проведению эксплуатационных испытаний новых технологий и инновационных методов. В частности, был затронут вопрос о дифференцированном подходе к пассажирам при осуществлении досмотра в качестве возможного элемента эволюции деятельности по осуществлению досмотра, основанного на применении в сфере авиационной безопасности подхода, ориентированного на оценку риска и достижение результатов. Однако Исполнительный комитет подчеркнул, что, несмотря на наличие альтернативных средств обеспечения соответствия, информация о ряде которых содержится в *Руководстве по авиационной безопасности ИКАО* (Doc 8973), реализация основных мер безопасности по-прежнему является основополагающим элементом функционирования надежной системы авиационной безопасности.

Кибербезопасность

Стратегия по кибербезопасности и резолюция Ассамблеи для принятия

100. Заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей (DD/ASF) представил документ WP/28 (*Стратегия ИКАО в области кибербезопасности*), содержащий комплексную стратегию в области авиационной кибербезопасности, разработанную в соответствии с требованиями резолюции A39-19 Ассамблеи, в которой содержится призыв к государствам-членам решать вопросы кибербезопасности в рамках единого, комплексного и функционального подхода, а также призыв к ИКАО разработать структуру для оказания поддержки государствам в этой области. В документе предлагается также внести обновленную информацию в резолюцию 39-19 Ассамблеи с целью подчеркнуть актуальность и важность стратегии в области кибербезопасности и содействовать ее осуществлению государствами-членами на основе глобальной концепции кибербезопасности, с тем чтобы обеспечить устойчивость их авиационного сектора к кибератакам и его возможность развиваться. В документе подчеркивается, что стратегия в области кибербезопасности должна быть подкреплена планом действий, который разрабатывается в настоящее время и предусматривает рассмотрение соответствующих механизмов для продолжения работы в области кибербезопасности в рамках ИКАО.

101. В документе WP/28 Ассамблее предлагается:

- a) принять предлагаемую обновленную резолюцию Ассамблеи "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации", которая приводится в добавлении А к документу и заменит собой резолюцию А39-19 Ассамблеи;
- b) утвердить стратегию кибербезопасности, приведенную в добавлении В к документу;
- c) призвать государства ратифицировать *Конвенцию о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации 2010 года* (Пекинская конвенция) и *Протокол, дополняющий Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол).

102. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов представил документ WP/221 (*Кибербезопасность*), в котором подчеркивается, что в гражданской авиации по-прежнему существует угроза кибербезопасности, хотя ИКАО и другие международные организации активно работают над тем, чтобы свести к минимуму вероятность и последствия кибератак. Он отметил, что стратегия ИКАО в области кибербезопасности основывается на концепции ИКАО в отношении глобальной кибербезопасности и подчеркнул, что авиационный сектор должен сохранять устойчивость к кибератакам и оставаться безопасным и заслуживающим доверие во всем мире. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов напомнил, что его страна в апреле 2017 года организовала в Дубае Саммит ИКАО по кибербезопасности, который продемонстрировал важность обеспечения киберустойчивости и необходимость более эффективного решения вопросов кибербезопасности, включая повышение осведомленности об этих темах в сообществе, занимающемся вопросами обеспечения авиационной безопасности.

103. В документе WP/221 Ассамблее предлагается:

- a) признать, что 39-я сессия Ассамблеи и *Дубайская декларация о кибербезопасности в гражданской авиации* были ключевыми факторами в разработке стратегии в области кибербезопасности и в рамках предложения об обновлении резолюции Ассамблеи "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации", которая представлена Советом в добавлении А к документу WP/28;
- b) поручить ИКАО обеспечить разработку SARPS по кибербезопасности для каждого Приложения с активным участием экспертов в области безопасности полетов;
- c) призвать государства к участию в механизмах обмена информацией, описанных в стратегии в области кибербезопасности, представленной Советом в добавлении В к документу WP/28.

104. Принято к сведению, что на рассмотрение был также внесен информационный документ WP/395 (*Авиационная кибербезопасность – движение вперед*), представленный ИАТА.

Обсуждение

105. Делегат Румынии подчеркнул, что цифровая революция коренным образом изменяет общество, в результате чего современная авиационная система глобально взаимосвязана и все больше зависит от информационно-коммуникационных технологий и цифровой инфраструктуры. Впрочем, эта взаимосвязанность порождает также взаимозависимость и уязвимость перед возникающими угрозами, которые необходимо устранять. Подчеркнув, что глобальные нарушения информационной безопасности происходят все чаще и становятся все изощреннее, он отметил, что в этой связи необходимо разработать эффективные и скоординированные меры реагирования,

которые повысят устойчивость применительно к кибербезопасности и защитят критически важную авиационную информационную инфраструктуру. Делегат Румынии высоко оценил работу, проделанную ИКАО в этой области в рамках Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности (SSGC), и приветствовал стратегию в области кибербезопасности, представленную Советом в документе WP/28 в качестве первой комплексной и целостной меры реагирования. Он напомнил, что эта стратегия стала результатом сотрудничества в SSGC, а также в рамках Киберсаммита ИКАО, состоявшегося 4–6 апреля 2017 года в Дубае (Объединенные Арабские Эмираты), Саммита ИКАО по вопросам кибербезопасности в Европе, на Ближнем Востоке и в Африке (ЕМЕА), состоявшегося 7–9 мая 2018 года в Бухаресте (Румыния), и других мероприятий. Делегат Румынии подчеркнул необходимость обеспечения того, чтобы при решении вопросов кибербезопасности ни одна страна не оставалась без внимания.

106. В этой связи делегат Румынии поддержал документ WP/28, содержащий предлагаемую стратегию в области кибербезопасности и проект обновленной резолюции Ассамблеи "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации". Он подчеркнул, что стратегия в области кибербезопасности должна быть дополнена многоплановым и конкретным планом действий, который необходимо разработать с помощью соответствующих механизмов, обеспечивающих эффективное и действенное управление, а также полную транспарентность.

107. Отметив, что вопрос о структуре управления ИКАО в области кибербезопасности рассматривался в документе WP/219 (ИККАИА), а также в документах WP/172 (КАНСО), WP/221 (Объединенные Арабские Эмираты), WP/243 (МСА), WP/283 (Франция) и WP/427 (Соединенные Штаты Америки), делегат Румынии указал, что, по его мнению, нынешний раскол в деятельности ИКАО в области кибербезопасности не позволяет выработать эффективный и целостный подход к этим важнейшим вопросам в интересах дальнейшего развития авиации. Он считал, что структура управления в будущем должна отвечать следующим критериям: i) функционирует транспарентно во всех областях авиации, таких как безопасность полетов, воздушная навигация и авиационная безопасность; ii) текущая работа под руководством SSGC и TFSG должна быть продолжена под эгидой всеобъемлющей новой структуры управления; iii) обеспечена согласованность между всеми соответствующими Приложениями к *Конвенции о международной гражданской авиации*, затрагиваемыми вопросом кибербезопасности, и другими соответствующими документами ИКАО; iv) имеется адекватное количество соответствующих экспертов; v) управление структурой осуществляется государствами-членами, как это было предложено в документе WP/219 (ИККАИА).

108. Выразив поддержку документу WP/221 (Объединенные Арабские Эмираты), делегат Румынии вновь подчеркнул важность обеспечения полного соответствия между SARPS, касающимися вопроса кибербезопасности, в каждом из соответствующих Приложений. В этой связи он подчеркнул, что разрабатывать SARPS, касающиеся вопроса кибербезопасности, для всех Приложений не потребуется.

109. Делегаты Дании, Индонезии, Сингапура и Тринидада и Тобаго и наблюдатель от ИАТА одобрили стратегию в области кибербезопасности, представленную в документе WP/28 (Совет), и согласились с тем, что необходимо разработать всеобъемлющий план действий в ее поддержку, включая меры политики, соответствующие SARPS, инструктивный материал и передовую практику, в рамках которых предполагалось бы принятие решений на основе оценки факторов риска и использование комплексного подхода с учетом вопросов безопасности полетов.

110. Делегат Новой Зеландии высказался в поддержку разработки последовательных и согласованных принципов регулирования кибербезопасности в сфере авиации в соответствии с документом WP/28 и подчеркнул важность того, чтобы государства обеспечивали достижение национальными организациями и секторами высокого уровня кибербезопасности, а также

разрабатываемого ИКАО инструктивного материала для оказания государствам помощи в создании национальных механизмов обеспечения кибербезопасности. Он выступил за использование подхода, основанного на показателях деятельности или принципах.

111. Делегат Замбии поддержал и документ WP/28 (Совет), и документ WP/221 (Объединенные Арабские Эмираты), подчеркнув необходимость разработки SARPS, касающихся вопроса кибербезопасности.

112. Делегат Швейцарии высказался в поддержку предлагаемой обновленной резолюции Ассамблеи "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации", представленной в добавлении А к документу WP/28. В связи с документом WP/221 (Объединенные Арабские Эмираты) он согласен с делегатом Румынии в том, что нет необходимости включать SARPS, касающиеся вопроса кибербезопасности, в каждое Приложение, это необходимо только в соответствующих случаях, и предложил выделять ресурсы на разработку таких SARPS.

113. Выразив поддержку и документу WP/28 и документу WP/221, делегат Российской Федерации высоко оценил стратегию в области кибербезопасности, отметив, что в ней представлены важные моменты, касающиеся культуры безопасности в контексте кибербезопасности. Он подчеркнул, что государства могут незамедлительно приступить к осуществлению стратегии в области кибербезопасности и что им не нужно ждать разработки соответствующих SARPS ИКАО. Делегат Российской Федерации отметил, что, хотя его государство еще не ратифицировало Пекинский протокол, этот процесс ведется, и в национальное законодательство уже внесены поправки, которые по сути дела уже внедряют положения Пекинского протокола.

114. Поддерживая замечания, высказанные делегатом Румынии в отношении документов WP/28 (Совет), WP/219 (ИККАИА) и WP/221 (Объединенные Арабские Эмираты), делегат Нидерландов вновь подчеркнул важность разработки плана действий для обеспечения того, чтобы стратегия в области кибербезопасности осуществлялась эффективным, действенным и полностью транспарентным образом. Он подчеркнул также, что проблемы в области кибербезопасности должны решаться ИКАО на основе эффективного, скоординированного и целостного подхода.

115. Подводя итоги обсуждения, Председатель указал, что Исполнительный комитет одобрил деятельность ИКАО и Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности (SSGC), связанную с рассмотрением проблемы обеспечения кибербезопасности в гражданской авиации. В частности, он поддержал и одобрил стратегию ИКАО в области кибербезопасности, подчеркнув важность разработки устойчивого и комплексного плана действий для реализации этой стратегии, а также продолжение разработки надежных рамок обеспечения кибербезопасности. В целях дополнительного стимулирования использования последовательного и комплексного подхода к управлению киберугрозами и рисками Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять предлагаемую обновленную резолюцию Ассамблеи "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации", которая приводится в добавлении А к документу WP/28 и заменяет резолюцию A39-19 Ассамблеи.

Кибербезопасность. Структура управления, внедрение, инструктивный материал, а также другая обновленная информация для Ассамблеи

116. Делегат Франции представил документ WP/283 (*Стратегический подход к авиационной кибербезопасности*), в котором особое внимание уделяется тому, что в апреле 2018 года Франция учредила Совет по кибербезопасности на воздушном транспорте для

обеспечения эффективной координации при решении всех вопросов, связанных с кибербезопасностью в гражданской авиации, и подробно говорится об опыте работы с ним. В этом документе подчеркивается, что можно было бы только приветствовать построение стратегии ИКАО в области кибербезопасности, предложенной Советом в документе WP/28, с созданием специализированного органа, обеспечивающего взаимную координацию подходов, и это было бы крайне полезно.

117. В документе WP/283 Ассамблее предлагается:

- a) рекомендовать всем государствам создать на национальном уровне эффективную систему координации действий между полномочными органами по делам гражданской авиации и соответствующими органами, отвечающими за кибербезопасность, включая механизмы координации как на стратегическом, так и на оперативном уровнях, с участием всех поставщиков услуг и заинтересованных сторон авиационной отрасли;
- b) подчеркнуть важность эффективного междисциплинарного сотрудничества и координации действий между подразделениями Секретариата ИКАО, отвечающими за авиационную безопасность и за безопасность полетов, а также относящимися к ним рабочими группами и группами экспертов;
- c) призвать Совет ИКАО учредить и сформировать в рамках ИКАО междисциплинарный орган по кибербезопасности гражданской авиации, например, в виде группы экспертов, создаваемой в соответствии с *Директивами группам экспертов Авиатранспортного комитета и Комитета по незаконному вмешательству* (Doc 9482), для консолидации и согласования всей деятельности и документации, относящихся к кибербезопасности, включая механизм доверия.

118. Делегат Соединенных Штатов Америки внес на рассмотрение документ WP/427 (*Предложение ИКАО по управлению кибербезопасностью и отказоустойчивостью*), в котором подчеркивается, что кибербезопасность и отказоустойчивость авиационной экосистемы являются многодисциплинарной проблемой, которая затрагивает почти все аспекты глобальной авиации. Как признается Ассамблеей в ее резолюциях A39-18 и A39-19, глобальная авиационная система становится все более сложной и интегрированной за счет использования информационно-коммуникационных технологий. Учитывая ее сложность и зависимость от совместно используемой цифровой информации и связи, с каждым технологическим прорывом все более насущной становится необходимость обеспечения кибербезопасности и отказоустойчивости, равно как и непрерывной модернизации авиационной экосистемы. Хотя делегат Соединенных Штатов Америки признал, что ИКАО значительно продвигается вперед за счет разработки стратегии в области авиационной кибербезопасности (см. WP/28, добавление В), он подчеркнул, что в рамках ИКАО необходимо уделять особое внимание вопросам управления кибербезопасностью и отказоустойчивостью. Он отметил, что эффективное управление обеспечивает эффективность обмена информацией в целях более целостного и качественного решения вопросов кибербезопасности и отказоустойчивости, в то время как в рамках текущего управления безопасность и отказоустойчивость разделяются, что отрицательно сказывается на целостности авиационной экосистемы.

119. Делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что многие государства и организации отрасли признали наличие этой проблемы и представили Ассамблее рекомендации по созданию новой группы экспертов по кибербезопасности. Вместе с тем он подчеркнул, что группа экспертов ИКАО преследует конкретную цель, а именно предварительно подготавливать решения специальных проблем или разрабатывать стандарты для запланированной эволюции аэронавигационной системы, согласно пункту 1.2 *Директив группам экспертов Аэронавигационной*

комиссии (Дос 7984). Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что кибербезопасность и отказоустойчивость, скорее, являются комплексной, а не специальной проблемой и что в настоящее время следует использовать отраслевые стандарты кибербезопасности вместо разработки новых SARPS ИКАО или нового Приложения ИКАО. Он подчеркнул, что технический комитет, создать который было предложено Соединенными Штатами Америки в документе WP/427, будет работать под непосредственным контролем Совета, который также разработает круг полномочий и определит членский состав предлагаемого комитета на основе новых *Директив Комитету по кибербезопасности и отказоустойчивости*. В рамках нового технического комитета будет проведена реорганизация SSGC и Исследовательской группы по механизму доверия (TFSG) с полным учетом задач, деятельности и расходов, связанных с надлежащим управлением техническим комитетом. Технический комитет будет использовать экспертов по данной тематике из различных сквозных областей, избегая при этом бюрократии, связанной с распределением его задач между управлениями, бюро и приоритетами.

120. В документе WP/427 Ассамблее предлагается:

- a) дать указание Совету ИКАО учредить при Совете новый технический комитет по вопросам кибербезопасности и отказоустойчивости, как предлагается в этом документе;
- b) призвать государства поддержать предлагаемую стратегию ИКАО в области кибербезопасности, разработанную SSGC (см. добавление В к документу WP/28);
- c) призвать государства оказать поддержку работе TFSG.

121. Наблюдатель от МСА представил документ WP/243 (*Кибербезопасность*), в котором подчеркивается важность устранения факторов риска применительно к кибербезопасности и необходимость в международном сотрудничестве, объединенном управлении и последовательной и практичной политике. Этот документ дополняет документ WP/28, в котором Совет предложил стратегию в области кибербезопасности применительно к авиации, равно как и другие представленные документы. Наблюдатель от МСА подчеркнул, что кибербезопасность сталкивается с реальными угрозами для авиационного сектора и для ее обеспечения требуются устойчивые системы и надежные и эффективные средства защиты. Для устранения таких угроз МСА работает с аэропортами в целях распространения передового опыта, однако признает, что наряду с четкой концепцией и стратегией ИКАО и междисциплинарным сотрудничеством требуется сотрудничество между ИКАО, государствами и отраслью.

122. В документе WP/243 Ассамблее предлагается:

- a) поддержать Стратегию ИКАО в области кибербезопасности (см. добавление В к документу WP/28) и требовать, чтобы ИКАО работала с государствами и отраслью над разработкой плана действий в поддержку данной стратегии;
- b) признать насущную необходимость междисциплинарного подхода к кибербезопасности;
- c) просить ИКАО оперативно завершить оценку существующей структуры управления вопросами кибербезопасности, уделив особое внимание Группе экспертов, отвечающей за кибербезопасность и рассматривающей одновременно вопросы безопасности полетов, авиационной безопасности, устойчивости и непрерывности перевозок. Данная Группа должна включать в себя обладающих надлежащими навыками экспертов от государств и отрасли, чтобы проделать работу, указанную в Стратегии ИКАО в области кибербезопасности, и находиться в совместном ведении Аэронавигационной комиссии (АНК) и

Комитета по незаконному вмешательству (UIC) или Авиатранспортного комитета (АТС);

- d) просить Совет привлекать отрасль и государства к процессу определения политики, стратегии, планов и стандартов в области авиационной кибербезопасности.

123. Наблюдатель от КАНСО представил документ WP/172 (*Противодействие киберугрозам*), в котором обсуждается важнейший вопрос кибербезопасности и необходимость более эффективного способа его решения и выражается просьба к ИКАО ускорить процесс подготовки инструктивных материалов и указаний по вопросам кибербезопасности для государств и заинтересованных сторон отрасли в регионах. В документе подчеркивается, что цифровизация авиации в ближайшем будущем, а также глобальная связь систем авиации и управления воздушным движением создадут проблемы с обеспечением безопасности системы, поскольку сбои в работе отдельных систем или нападения на них могут затронуть всю авиационную систему в целом. По этой причине ИКАО должна играть ведущую роль в обеспечении руководства, координации и регулирования. Отметив, что ИКАО в настоящее время проводит работу с SSGC и TFSG по оценке проблем, КАНСО выразила мнение о том, что создание хорошо управляемого органа, подотчетного непосредственно Совету ИКАО, обеспечило бы эффективность и темпы работы, необходимые для продолжения работы по обеспечению кибербезопасности, и представила предложение о создании "Комиссии по вопросам противодействия киберугрозам, защиты и безопасности" (CRSSP). SSGC и TFSG останутся рабочими группами в рамках этой комиссии.

124. В документе WP/172 Ассамблее предлагается:

- a) признать необходимость в оперативном, хорошо управляемом междисциплинарном подходе к кибербезопасности;
- b) призвать Совет ИКАО сформировать "Комиссию по вопросам противодействия киберугрозам, защиты и безопасности" (CRSSP) под руководством Совета ИКАО и АТС;
- c) призвать Совет ИКАО сформировать рабочую группу под руководством вновь сформированной CRSSP для создания основы авиационной структуры доверия.

125. Наблюдатель от ИККАИА представил документ WP/219 (*Предложение в отношении структуры управления ИКАО в области кибербезопасности*), в котором предлагается создать единый междисциплинарный орган ИКАО, управляемый государствами-членами при непосредственном участии отрасли. В документе признается, что в концепции ИКАО в области глобальной кибербезопасности говорится о необходимости обеспечения устойчивости авиационной экосистемы к кибератакам при одновременном продолжении инновационной деятельности и ее расширении. Наблюдатель от ИККАИА пояснил, что нынешние группы экспертов и исследовательские группы по вопросам кибербезопасности недостаточно эффективно координируют деятельность ИКАО в области кибербезопасности; централизованный орган по кибербезопасности мог бы решить некоторые выявленные проблемы за счет помощи в удовлетворении потребности в глобальном авиационном междисциплинарном управлении деятельностью в сфере кибербезопасности. Создание нового органа в рамках ИКАО необходимо для удовлетворения потребностей и достижения целей глобального сообщества гражданской авиации, включая авиакомпании, аэропорты, государства и производителей авиационной продукции. Преимущества и недостатки различных органов, таких как группа экспертов или технический комитет, должны быть тщательно взвешены с учетом их потребностей и целей. Наблюдатель от ИККАИА подчеркнул, что отрасль может внести большой вклад, и попросил, чтобы при принятии окончательного решения ИКАО был рассмотрен вопрос ее непосредственного участия и определена ее роль.

126. Наблюдатель от ИККАИА подчеркнул, что в документе WP/219 поддерживаются те же основополагающие предложения, что и в документах WP/283 (Франция), WP/427 (Соединенные Штаты Америки), WP/243 (МСА) и WP/172 (КАНСО). Он подчеркнул, что важно принимать во внимание документ WP/369, который ИККАИА представил на рассмотрение Технической комиссии в связи с необходимостью увязать деятельность TFSG со стратегией ИКАО в области кибербезопасности и обеспечить сквозную координацию в рамках ИКАО при решении вопросов кибербезопасности.

127. В документе WP/219 Ассамблее предлагается:

- a) просить Совет учредить орган по кибербезопасности гражданской авиации, управляемый государствами-членами при поддержке отрасли, который будет работать над сквозными вопросами в целях консолидации и гармонизации деятельности, связанной с кибербезопасностью, в масштабе всей ИКАО;
- b) просить Совет утвердить стратегию в области кибербезопасности, разработанную SSGC (см. добавление В к документу WP/28), признавая при этом, что структурой SSGC не предусматривался горизонтальный и сквозной характер вопроса кибербезопасности;
- c) поручить Генеральному секретарю координировать свои действия с государствами и отраслью для гармонизации процессов управления рисками в сфере кибербезопасности, учитывая работу по гармонизации, которая уже осуществляется на региональном или национальном уровне;
- d) просить Совет настоятельно призвать государства различных регионов развивать потенциал управления кризисными ситуациями в области кибербезопасности и координировать усилия на международном уровне, чтобы не допустить потерю доверия пассажиров в результате местного инцидента в области авиационной кибербезопасности.

128. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) представил документ WP/348 [*Предложение о создании контактных центров (КЦ) по вопросам кибербезопасности*], в котором содержится призыв к государствам разработать и внедрить надежный механизм коммуникации для обеспечения того, чтобы деятельность гражданской авиации не была нарушена кибератаками. Ассамблее предлагается поручить Совету, чтобы он предложил Секретариату разработать и создать сеть координационных центров (КЦ) по вопросам кибербезопасности, которая могла бы быстро, эффективно и надежно решать глобальные проблемы киберугроз, и реализовать положения Приложения 17 "*Безопасность*".

129. Затем делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) внес на рассмотрение документ WP/394 (*Разработка технических инструктивных указаний для государств по реализации требований ИКАО в сфере кибербезопасности*), в котором содержится просьба о подготовке для государств дополнительной информации и инструктивного материала, который поможет им внедрить международные стандарты, выработать стратегии и применять передовую практику в сфере защиты критически важной инфраструктуры и коммуникационных систем от актов незаконного вмешательства, которые могут угрожать безопасности гражданской авиации. Ассамблее предлагается дать указание Совету поручить Секретариату подготовить инструктивный материал, в который через надлежащие промежутки времени будут вноситься необходимые изменения в целях оказания государствам помощи в противодействии киберугрозам и в выполнении технических требований и процедур по обеспечению авиационной безопасности, содержащихся в Приложении 17 "*Безопасность*".

130. Принято к сведению, что на рассмотрение были также внесены следующие информационные документы: WP/490 (*Experiencia en la implementación de medidas de ciberseguridad en la aviación civil*), представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой), и WP/532 (*Aviation cybersecurity*), представленный Катаром.

Обсуждение

131. Выразив поддержку документу WP/283 (Франция), а также другим представленным документам, делегат Норвегии подчеркнула необходимость продвижения вперед в решении проблем кибербезопасности и подтвердила, что ИКАО является подходящим форумом для активизации действий на глобальном уровне. Она подчеркнула потребность в более целостном подходе к рассмотрению различных аспектов кибербезопасности и вновь заявила о важности эффективной межсекторальной работы и координации между подразделениями Секретариата ИКАО по вопросам авиационной безопасности и безопасности полетов и связанными с ними группами и группами экспертов. Делегат Норвегии высоко оценила также информацию, представленную Францией в документе WP/283 в отношении координации деятельности государственных и частных субъектов, занимающихся вопросами кибербезопасности, в рамках этого государства.

132. Делегат Израиля высказался также в поддержку документа WP/283, в частности, в поддержку подхода Франции к налаживанию эффективной координации действий на национальном уровне между ведомствами гражданской авиации и другими соответствующими органами в целях решения проблемы кибербезопасности. Он подчеркнул, что ведомство гражданской авиации Израиля, признавая, что обеспечение кибербезопасности в авиации является общей проблемой для авиационных регулирующих органов и агентств по обеспечению авиационной безопасности, заключило меморандум о взаимопонимании (МОВ) с Национальным директором по вопросам кибербезопасности Израиля, с тем чтобы содействовать осуществлению всех мероприятий по обеспечению авиационной кибербезопасности на субнациональном уровне, включая деятельность по надзору и исследованиям и разработкам. Делегат Израиля подчеркнул, что с момента заключения МОВ удалось наладить гораздо более эффективное и действенное сотрудничество, а также приступить к осуществлению ряда национальных проектов и международных инициатив. Таким образом, опыт Израиля показывает, что такой межсекторальный целостный подход при тесном сотрудничестве учреждений имеет решающее значение для обеспечения эффективности и очень важен для отрасли в целом.

133. Подчеркнув, что угроза кибербезопасности представляет собой новую угрозу, выходящую далеко за рамки гражданской авиации, делегат Италии приветствовал стратегический подход, представленный Францией в документе WP/283, поскольку в нем описываются основополагающие элементы, которые должны быть разработаны и внедрены для обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности воздушного транспорта, а также эффективной координации между различными национальными органами. В этой связи он отметил отсутствие эффективной координации между подразделениями Секретариата ИКАО по вопросам авиационной безопасности и безопасности полетов и связанными с ними группами и группами экспертов. Подчеркнув необходимость целостного подхода к кибербезопасности в авиации, делегат Италии подчеркнул, что ее обеспечение будет способствовать созданию надежной системы, устойчивой к угрозам кибербезопасности, и сохранению непрерывности воздушных перевозок. Он выразил поддержку документу WP/243 (МСА), в частности в отношении разработки плана действий в поддержку стратегии ИКАО в области кибербезопасности.

134. Делегат Парагвая вновь заявил о важности защиты критически важных инфраструктурных систем гражданской авиации и данных от киберугроз и подчеркнул

необходимость того, чтобы ИКАО, ее государства-члены и другие заинтересованные стороны совместно работали над созданием эффективной и скоординированной глобальной структуры для решения проблем кибербезопасности. Он выразил поддержку документам WP/348 и WP/349 [Венесуэла (Боливарианская Республика)].

135. Делегат Никарагуа поддержал все представленные документы, в частности документ WP/348, в котором предлагается создать сеть КЦ по вопросам кибербезопасности, в рамках которой оперативно, эффективно и надежно решались бы глобальные проблемы, связанные с киберугрозами, а также обеспечивалось бы выполнение положений Приложения 17. Он подчеркнул необходимость того, чтобы региональные бюро ИКАО оказывали поддержку государствам в осуществлении предлагаемой стратегии ИКАО в области кибербезопасности (см. добавление В к документу WP/28).

136. Выразив поддержку документу WP/283 (Франция), делегат Испании подчеркнул необходимость эффективной координации деятельности по обеспечению авиационной кибербезопасности на глобальном уровне при поддержке государств, отрасли и других заинтересованных сторон, а также создания структуры управления, охватывающей все аспекты разработки мер политики в сфере авиации. Он согласился с тем, что структура управления должна отвечать критериям, упомянутым ранее делегатом Румынии (см. пункт 107 выше), и подчеркнул необходимость учета вопросов, поднятых этим делегатом в своем выступлении.

137. Делегат Нидерландов согласился с ним. Он подчеркнул, что, прежде чем принимать решение о структуре управления, крайне важно четко определить роль органа по вопросам кибербезопасности, например, будет ли он играть лишь консультативную роль в отношении Приложений и групп экспертов, которые потенциально могут быть затронуты вопросом кибербезопасности, или ему будет поручено предлагать SARPS, касающиеся кибербезопасности. Делегат Нидерландов поддержал документ WP/221 (Объединенные Арабские Эмираты) с учетом замечания делегата Румынии о том, что необязательно разрабатывать SARPS, касающиеся вопроса кибербезопасности, для всех Приложений. Он предложил внести поправку в пункт действий b) этого документа, включив перед словом "Приложения" слово "соответствующего", так чтобы он звучал следующим образом: "поручить ИКАО обеспечить разработку SARPS по кибербезопасности для каждого соответствующего Приложения с активным участием экспертов в области безопасности полетов".

138. Полностью поддерживая эти замечания, делегат Швейцарии отметил, что в документе WP/427 (Соединенные Штаты Америки) содержатся некоторые интересные аспекты, которые можно было бы использовать для дальнейшего развития структуры управления, в частности идея создания при Совете нового технического комитета по вопросам кибербезопасности и отказоустойчивости. Он активно выступил в поддержку такого децентрализованного подхода.

139. Выразив поддержку документам WP/172 (КАНСО), WP/283 (Франция) и WP/427 (Соединенные Штаты Америки), делегат Бразилии подчеркнул, что он выступает за структуру управления авиационной кибербезопасностью, предложенную Соединенными Штатами Америки в последнем документе.

140. Делегат Камеруна поддержала действия, предложенные в документах WP/243 (МСА), WP/283 (Франция), WP/427 (Соединенные Штаты Америки) и WP/219 (ИККАИА) в отношении совершенствования принципов управления вопросами, связанными с кибербезопасностью. Подчеркнув, что вопросы кибербезопасности и отказоустойчивости должны решаться комплексно, она выступила за создание органа в составе экспертов из государств-членов, работающих рука об руку с Аэронавигационным управлением (АНВ) и Авиатранспортным

управлением (АТВ) ИКАО, для решения сквозных вопросов, связанных с кибербезопасностью, в частности вопросов безопасности полетов, авиационной безопасности, отказоустойчивости и обеспечения бесперебойной работы.

141. Делегат Канады присоединился к замечаниям делегата Бразилии в поддержку концепции Соединенных Штатов Америки по созданию структуры управления авиационной кибербезопасностью (WP/427) и согласился с выступлениями делегатов Швейцарии и Нидерландов. Он подчеркнул, что, какими бы ни были результаты обсуждения, необходимо обеспечить адекватное и надлежащее управление на соответствующем уровне, в рамках которого признавался бы междисциплинарный характер кибербезопасности и устранялся бы разрыв между вопросом обеспечения безопасности полетов и обеспечения авиационной безопасности.

142. Делегат Ливана подчеркнул важность обеспечения кибербезопасности для защиты данных, электронных систем аэропортов, электронных систем воздушных судов, аэронавигационных систем, метеорологических систем и систем посадки по приборам, и, следовательно, для борьбы с терроризмом. В качестве примера он привел то, как кибер-атака, совершенная террористами в отношении ILS, может привести к катастрофическим последствиям.

143. Подводя итоги обсуждения, Председатель указал, что Исполнительный комитет признал необходимость продолжения деятельности SSGC в более формализованном формате, обеспечивающим возможность осуществления упорядоченной координации с другими группами экспертов ИКАО. Таким образом, он одобрил различные предложения, касающиеся структур управления в области кибербезопасности, направленные на осуществление в рамках ИКАО эффективной координации деятельности в области кибербезопасности, обеспечение применения междисциплинарного подхода к кибербезопасности и стимулирование обмена информацией. Исполнительный комитет обсудил соответствующие критерии, которые могли бы лежать в основе структуры управления, в том числе: i) обеспечение транспарентности во всех областях авиации, таких как безопасность полетов, аэронавигация и авиационная безопасность; ii) продолжение текущей работы SSGC и TFSG под эгидой всеобъемлющей новой структуры управления; iii) обеспечение согласованности всех соответствующих Приложений к *Конвенции о международной гражданской авиации*, которые могут быть затронуты вопросом кибербезопасности, и во всех других соответствующих документах ИКАО; iv) поддержание числа экспертов на приемлемом уровне; v) управление этой структурой государствами-членами, а также обеспечение участия заинтересованных сторон из отрасли. Соответственно, Исполнительный комитет согласился с тем, что ИКАО следует оперативно подготовить технико-экономическое обоснование и анализ недостатков для рассмотрения Советом в целях выявления наиболее приемлемых структур управления кибербезопасностью и механизма координации с учетом соответствующих критериев.

144. Исполнительный комитет одобрил обмен между государствами и отраслью информацией об опыте реализации и признал важность обмена информацией и оказания методической помощи для всех заинтересованных сторон. В этой связи ИКАО следует обеспечить продолжение осуществляемой в настоящее время деятельности по созданию сети КЦ и постоянному сопровождению и обновлению хранилища данных о кибербезопасности.

Сотрудничество и взаимодействие

145. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов внес на рассмотрение документ WP/251 (*Реализация контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута. Признание эквивалентности мер безопасности*), который был представлен Австралией, Соединенным Королевством и его государством. В документе подчеркивается, что меры по реализации контроля

в целях безопасности в одном пункте маршрута, выполняемые в соответствии с SARPS Приложения 17, повышают уровень сотрудничества и взаимодействия между государствами, и особо отмечается подписанный в марте 2018 года в Дубае трехсторонний меморандум о взаимопонимании в отношении мер по обеспечению авиационной безопасности, применяемых к трансферному зарегистрированному багажу на маршрутах между этими тремя государствами, направленный на обеспечение более тесного сотрудничества и взаимодействия в области авиационной безопасности. В основе этого соглашения лежат новые принципы международного сотрудничества в области авиационной безопасности, выработанные ИКАО, и оно представляет одно из первых заключенных соглашений такого рода. В документе подчеркивается, что, хотя реализация контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута до сих пор применяется в мире sporadически, по-прежнему необходимо проводить политику поощрения государств к заключению соглашений о сотрудничестве и реализации мер по контролю в целях безопасности в одном пункте маршрута для повышения устойчивости системы авиационной безопасности.

146. В документе WP/251 Ассамблее предлагается:

- a) предложить государствам продолжить политику следования принципам международного сотрудничества, изложенным в соглашениях об оказании услуг воздушного транспорта, и реализации мер по контролю в целях безопасности;
- b) поддержать необходимость заключения государствами соглашений о сотрудничестве, таких как двусторонние и/или многосторонние соглашения, и реализации договоренностей о контроле в целях безопасности в одной точке маршрута в соответствии с конкретными нормативными положениями Приложения 17 и *Руководства по обеспечению авиационной безопасности* (Doc 8973) ИКАО для повышения устойчивости системы авиационной безопасности путем исключения необязательного дублирования мер по обеспечению безопасности там, где такое соответствует их оценке риска.

147. Затем делегат Объединенных Арабских Эмиратов представил документ WP/148 (*Соглашения о сотрудничестве между государствами, направленные на снижение рисков для безопасности гражданской авиации*), в котором рассматривается необходимость и важность укрепления сотрудничества и взаимодействия между государствами в области обмена соответствующей информацией по авиационной безопасности в целях повышения эффективности и действенности мер в сфере авиационной безопасности, основанных на оценке риска, на национальном, региональном и глобальном уровнях. В документе подчеркивается, что Египет, Иордания, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия и Судан уже приняли решение подписать многосторонний МоВ по совместному использованию и защите конфиденциальной информации в области авиационной безопасности, а также что другим государствам – членам ИКАО и Арабской организации гражданской авиации (АРОГА) было предложено присоединиться к этому соглашению в надлежащем порядке. Целью этого многостороннего МоВ является повышение эффективности и результативности мер авиационной безопасности, основанных на оценке риска. В документе WP/148 Ассамблее предлагается настоятельно призвать государства заключать двусторонние/многосторонние соглашения о сотрудничестве в целях обмена информацией в области авиационной безопасности для повышения эффективности мер авиационной безопасности и эффективного противодействия новым и возникающим угрозам.

148. Делегат Южной Африки внес на рассмотрение документ WP/254 (*Сотрудничество между органами авиационной безопасности*), в котором подчеркивается, что ответственность за обеспечение авиационной безопасности лежит не только на одном органе или ведомстве государства, и содержится информация о создании структуры сотрудничества в Международном

аэропорту имени О. Р. Тамбо (ORTIA) в Южной Африке в целях борьбы с преступлениями, затрагивающими авиапассажиров. В документе подчеркивается, что полученные результаты оказались значимыми для обеспечения безопасности неконтролируемых зон, обмена разведывательными данными и развития культуры авиационной безопасности и что политическая воля имела решающее значение для успеха этой инициативы, поскольку для ее реализации было необходимо тесное сотрудничество между соответствующими министрами правительства Южной Африки и поддержка с их стороны.

149. В документе WP/254 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержание этого документа;
- b) рекомендовать другим государствам, которые еще этого не сделали, наладить сотрудничество и взаимодействие и выстроить партнерские отношения в целях достижения более эффективной реализации SARPS.

Обсуждение

150. Выразив поддержку документу WP/148 (Объединенные Арабские Эмираты), делегат Испании вновь заявил, что обмен соответствующей информацией по вопросам авиационной безопасности повысит эффективность и действенность основанных на учете факторов риска мер авиационной безопасности на национальном, региональном и глобальном уровнях.

151. Делегат Швейцарии также поддержал документ WP/148. Сославшись на документ WP/251 (Австралия, Объединенные Арабские Эмираты и Соединенное Королевство), он предупредил, что именно государство отправления несет всю полноту ответственности за проведение мер авиационной безопасности в аэропортах и что до принятия мер по реализации контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута необходимо обеспечить наличие достаточных гарантий. Он поблагодарил Южную Африку за то, что она поделилась своим опытом в отношении структуры сотрудничества, которая была создана в ORTIA для борьбы с преступностью и является очень важным элементом обеспечения безопасности неконтролируемых зон.

152. Делегат Австралии отметила, что ее государство с удовлетворением выступило в качестве одного из соавторов документа WP/251. В свете растущих объемов поездок и торговли Австралия признала значительные выгоды, связанные с применением мер по реализации контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута, поскольку они предлагают целый ряд преимуществ, включая сокращение расходов для отрасли за счет устранения ненужного дублирования мер по обеспечению авиационной безопасности, повышения комфортности поездок для пассажиров и оказания помощи в налаживании более прочных и тесных отношений сотрудничества между правительствами. Однако, как и в случае с любым другим механизмом, при оптимизации системы авиационной безопасности важно обеспечить сохранение или улучшение результатов в области авиационной безопасности.

153. Выразив поддержку документу WP/254 (Южная Африка), делегат Италии приветствовал разработку комплексного многопрофильного тактического плана обеспечения авиационной безопасности для аэропортов и подчеркнул, что такое сотрудничество между государственными учреждениями и заинтересованными сторонами в области авиации является одним из ключевых факторов быстрого и эффективного достижения основных целей в области авиационной безопасности. Отметив, что этот факт был также признан в ГПАБ, одним из основополагающих принципов которого является сотрудничество и обмен информацией, он дал

высокую оценку структуры, внедренной в ORTIA, и призвал к расширению сотрудничества между государствами и внутри государств, что рекомендуется также в документе WP/148 (Объединенные Арабские Эмираты), который он тоже поддержал.

154. Делегат Сенегала также выразил поддержку документу WP/148, особенно в отношении укрепления сотрудничества и взаимодействия между государствами в целях обмена соответствующей информацией по вопросам авиационной безопасности для уменьшения степени риска для гражданской авиации. Он поблагодарил Южную Африку за то, что она в рамках документа WP/254 поделилась своим соответствующим опытом.

155. Одобрив документ WP/254, делегат Саудовской Аравии вновь подчеркнул важность сотрудничества между органами авиационной безопасности в деле защиты авиационной системы от угроз. Сославшись на документ WP/148, он выразил признательность Объединенным Арабским Эмиратам за их усилия по заключению многостороннего МоВ между этим государством и Египтом, Иорданией, Оманом, Саудовской Аравией и Суданом по совместному использованию и защите конфиденциальной информации в области авиационной безопасности. Делегат Саудовской Аравии подтвердил, что МоВ окажет благотворное воздействие на авиационную безопасность в регионе.

156. Делегат Соединенного Королевства приветствовал все три представленных документа, посвященных общей теме более качественного взаимодействия. Он подчеркнул, что все должны стремиться к более качественному взаимодействию, будь то в рамках ИКАО, на межгосударственной основе, внутри государств или с представителями отрасли. Обратив внимание на документ WP/251 (Австралия, Объединенные Арабские Эмираты и Соединенное Королевство), в котором изложены преимущества договоренностей по реализации контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута между государствами, имеющими схожие режимы обеспечения авиационной безопасности, делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что такие договоренности по реализации контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута могут привести к созданию более эффективной системы авиационной безопасности и исключению дублирования, т.е. к более эффективной работе за счет совместной деятельности. Тем не менее он согласился с делегатом Швейцарии в том, что наличие схожих мер и механизмов контроля выполнения этих мер имеет ключевое значение для защиты системы в рамках любой договоренности по реализации контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута. Отметив, что авиация представляет собой сеть, в которой задействовано множество различных правительственных и отраслевых структур, делегат Соединенного Королевства заявил, что крайне важно, чтобы все структуры сотрудничали в деле защиты этой сети от злоумышленных действий. В этой связи он поддержал действия, предложенные в документах WP/254 (Южная Африка) и WP/148 (Объединенные Арабские Эмираты).

157. Одобрив документы WP/148 и WP/251, делегат Нигерии призвал государства обмениваться соответствующей информацией об угрозах для гражданской авиации, используя механизмы сотрудничества. Он поддержал также документ WP/254, в частности пункт действий b), в котором Ассамблее предлагается рекомендовать другим государствам, которые еще этого не сделали, наладить сотрудничество и взаимодействие и выстроить партнерские отношения в целях достижения более эффективной реализации SARPS. Делегат Нигерии выразил признательность Южной Африке за то, что она поделилась своим опытом в этой области.

158. Подводя итоги обсуждения, Председатель указал, что при рассмотрении вопроса о необходимости расширения взаимодействия и сотрудничества между государствами, к которому призвал ряд государств-членов, Исполнительный комитет поддержал вывод HLCAS/2, согласно которому договоренности об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута между государствами с аналогичным подходом, которые основаны на признании эквивалентности

мер безопасности, могут оказаться полезными для системы авиационной безопасности за счет повышения эффективности и более рационального использования ресурсов. В этой связи Исполнительный комитет рекомендовал государствам заключать договоренности о взаимодействии и осуществлять реализацию договоренностей об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута для повышения устойчивости систем авиационной безопасности посредством исключения необоснованного дублирования мер контроля в целях безопасности в тех случаях, когда они соответствуют положениям инструктивного материала *Руководства по авиационной безопасности* ИКАО (Doc 8973) и результатам соответствующей оценки риска. Для некоторых государств участие в договоренностях об обеспечении контроля в целях безопасности в одном пункте маршрута может оказаться проблематичным, и в этой связи Исполнительный комитет признал наличие других подходов к обеспечению более высокого уровня эффективности в сфере авиационной безопасности. К числу таких подходов относятся: более тесное сотрудничество между государствами и между государственными ведомствами и авиационными заинтересованными сторонами, основанное на договоренностях об обмене информацией, заключение многосторонних соглашений (например, MoU) и реализация механизмов сотрудничества. В этой связи Исполнительный комитет приветствовал выдвинутую одним государством-членом (Южная Африка; документ WP/254) инициативу и рекомендовал другим государствам дополнительно изучить вопрос об использовании аналогичных подходов и договоренностей о взаимодействии.

Прочие вопросы

159. Председатель проинформировал Исполнительный комитет о том, что из-за молодежного марша в рамках "климатической забастовки", проведение которого планируется в центре Монреаля в пятницу, 27 сентября 2019 года, помещения ИКАО в этот день будут закрыты, и в здание не будут допускаться ни делегации, ни персонал. Заседания Исполнительного комитета, Технической комиссии и Экономической комиссии будут запланированы на вторую половину дня субботы, 28 сентября 2019 года, а дополнительные заседания Исполнительного комитета будут запланированы на первую и вторую половину дня воскресенья, 29 сентября 2019 года. Пересмотренный график (WP/10) будет опубликован в ближайшее время.

160. Председатель указал также, что на указанные заседания должны приходить только основные сотрудники, назначенные директорами управлений/руководителями подразделений, и что руководители должны составлять план и давать указания сотрудникам, работающим в ночную смену.

161. Заседание закрылось в 17:00.

Протокол четвертого заседания
(Суббота, 28 сентября 2019 года, 14:15)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика (продолжение)

Культура авиационной безопасности

- Документ, представленный Австралией, Аргентиной, Бельгией, Бразилией, Гамбией, Ганой, Германией, Иорданией, Ирландией, Италией, Канадой, Катаром, Кенией, Китаем, Нигерией, Нидерландами, Новой Зеландией, Северной Македонией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Португалией, Румынией, Саудовской Аравией, Сингапуром, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Сьерра-Леоне, Турцией, Францией, Швейцарией и Японией, Международным советом аэропортов (МСА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)
- Документ, представленный Аргентиной, Катаром, Объединенными Арабскими Эмиратами, Швейцарией и ИАТА
- Документ, представленный Сингапуром в соавторстве с Аргентиной, Арменией, Бельгией, Бразилией, Иорданией, Италией, Камбоджей, Канадой, Китаем, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Маршалловыми Островами, Науру, Нигерией, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Палау, Папуа-Новой Гвинеей, Португалией, Российской Федерацией, Сенегалом, Соединенным Королевством, Таиландом, Тринидадом и Тобаго, Фиджи, Филиппинами, Францией, Швейцарией и Японией
- Информационный документ, представленный Камеруном

Надзорные мероприятия государств

- Документ, представленный Доминиканской Республикой
- Документ, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 государств-членов
- Информационный документ, представленный Финляндией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов
- Информационный документ, представленный Ираном (Исламская Республика)

Укрепление механизма регионального осуществления проектов

- Документ, представленный Казахстаном
- Документ, представленный Российской Федерацией

Прочая обновленная информация для Ассамблеи

- Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой
- Информационный документ, представленный Индией
- Информационный документ, представленный Индонезией
- Информационный документ, представленный Оманом

- Информационный документ, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой)

Резолюции для принятия Ассамблей

- *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*
- Информационный документ, представленный Катаром, Ливаном, Мексикой, Нигерией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Саудовской Аравией, Сингапуром и Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА).

2. Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга

- *Осуществление программ проверок в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) ИКАО*

Эволюция МНМ УППКБП

- *Доклад об эволюции механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)*
- Документ, представленный Финляндией от имени ЕС и его государств – членов и других государств – членов ЕКГА и Европейской организации по безопасности аэронавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) в соавторстве с Новой Зеландией
- Документ, представленный Австралией и Новой Зеландией в соавторстве с Сингапуром, Соединенным Королевством и Финляндией от имени ЕС и его государств-членов
- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- Документ, представленный Бразилией
- Документ, представленный Доминиканской Республикой
- Документ, представленный Катаром
- Документ, представленный Перу в соавторстве с Белизом, Боливией (Многонациональным Государством), Бразилией, Венесуэлой (Боливарианской Республикой), Гайаной, Гватемалой, Гондурасом, Колумбией, Коста-Рикой, Кубой, Никарагуа, Панамой, Парагваем, Сальвадором, Уругваем, Чили и Эквадором
- Документы, представленные Перу в соавторстве с Белизом, Боливией (Многонациональным Государством), Венесуэлой (Боливарианской Республикой), Гайаной, Гватемалой, Гондурасом, Колумбией, Коста-Рикой, Кубой, Никарагуа, Панамой, Парагваем, Сальвадором, Уругваем, Чили и Эквадором
- Документ, представленный Перу и поддержанный государствами – членами Южноамериканского региона (SAM) и государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)
- Документ, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой)
- Документ, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой) в соавторстве с Белизом, Боливией (Многонациональным Государством), Гайаной, Гватемалой, Гондурасом, Колумбией, Коста-Рикой, Кубой, Никарагуа, Панамой, Парагваем, Перу, Сальвадором, Уругваем, Чили и Эквадором.

- Информационный документ, представленный Боливией (Многонациональным Государством) и поддержанный государствами – членами региона SAM и государствами – членами ЛАКГА
- Информационный документ, представленный Республикой Корея

Доклад о рассмотрении сферы охвата и методике УППАБ-МНМ

- *Доклад о рассмотрении сферы охвата и методике Механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)*
- Документ, представленный АФКГА от имени 54 государств-членов
- Документ, представленный Кубой

3. Прочие вопросы

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

1. Исполнительный комитет возобновил (EX/3) и завершил рассмотрение пункта 12 повестки дня. Обсуждение велось вокруг вопросов культуры авиационной безопасности, надзорных мероприятий государств, укрепления механизма регионального осуществления проектов, прочей обновленной информации для Ассамблеи и резолюций для принятия Ассамблей, которые в письменном виде зафиксированы в одном основном документе, представленном Советом, – документе WP/27 (*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*), и соответствующих документах, представленных государствами и международными организациями.

Культура авиационной безопасности

2. Делегат Бразилии внес на рассмотрение документ WP/253 (*Практические действия по проведению кампаний в целях изменения культуры авиационной безопасности*), представленный Австралией, Аргентиной, Бельгией, Бразилией, Гамбией, Ганой, Германией, Иорданией, Ирландией, Италией, Канадой, Катаром, Кенией, Китаем, Нигерией, Нидерландами, Новой Зеландией, Северной Македонией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Португалией, Румынией, Саудовской Аравией, Сингапуром, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Сьерра-Леоне, Турцией, Францией, Швейцарией и Японией, МСА и ИАТА. В документе подчеркивается, что формирование всеобъемлющей культуры безопасности является необходимым условием эффективного обеспечения долгосрочной авиационной безопасности, поскольку она способствует уменьшению инсайдерских и внешних угроз. Несмотря на наличие широкого консенсуса в отношении важности культуры безопасности, изменение норм поведения в целях обеспечения безопасности и степени информированности может представлять собой трудную задачу при осуществлении авиационной деятельности. В этой связи в документе содержится призыв к государствам, организациям и отрасли работать совместно в партнерстве, с тем чтобы активно прививать и внедрять позитивную культуру авиационной безопасности. Необходимо энергично содействовать формированию позитивной культуры авиационной безопасности, при которой сотрудники будут мотивированы и подотчетны в соблюдении процедур и правил авиационной безопасности. Поддержка культуры безопасности должна иметь результатом практические действия, о чем говорится в пп. 2.3 и 4.3 документа. К ним относятся кампании по формированию культуры безопасности, в ходе которых подчеркивалась бы важность обеспечения авиационной безопасности в аэропорту и в его окрестностях. В рамках кампании внимание должно уделяться всему персоналу на всех уровнях и ключевым отделам, таким как отделы кадров и отделы маркетинга, в которых вырабатывалось бы понимание того, как лучше всего донести до

сотрудников информацию о безопасности. Целесообразным было бы использование существующих инструктивных материалов и инструментов ИКАО по культуре безопасности, так же как и разработка Рабочей группой по подготовке персонала (WGT) Группы экспертов ИКАО по авиационной безопасности (AVSECP) Начального пакета для проведения кампаний по повышению культуры авиационной безопасности. Была озвучена надежда на то, что ИКАО выделит больше ресурсов для осуществления инициатив по повышению культуры безопасности в рамках резонансных кампаний по обеспечению авиационной безопасности, которые будут проводиться во всем мире в следующем году (2020) и в последующий период.

3. В документе WP/253 Ассамблее предлагается:

- a) призвать все государства-члены, организации и отрасль реализовать практические действия по проведению кампаний для повышения культуры авиационной безопасности в их соответствующих юрисдикциях и организациях;
- b) рекомендовать всем государствам в сотрудничестве с организациями и отраслью продвигать и пропагандировать среди заинтересованных сторон практику и преимущества культуры авиационной безопасности;
- c) настоятельно призвать Секретариат ИКАО предоставить ресурсы на проведение "Глобальной кампании по продвижению культуры авиационной безопасности" и связанных с ней семинаров в поддержку усилий государств, организаций и отрасли;
- d) оказать поддержку постоянной работе, проводимой ИКАО в целях определения и разработки действенных методов для внедрения и поддержания государствами надежной культуры авиационной безопасности.

4. Наблюдатель от ИАТА представил документ WP/178 [*Комплексный подход к управлению рисками (IRM) – культура авиационной безопасности*] от имени Аргентины, Катар, Объединенных Арабских Эмиратов, Швейцарии и ИАТА. В документе пропагандируется более комплексный подход к обеспечению авиационной безопасности, включая управление факторами риска, меры с учетом факторов риска и более эффективную культуру авиационной безопасности, что является одним из наиболее важных аспектов Глобального плана ИКАО обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ). В нем подчеркивается, что каждое государство и каждая заинтересованная сторона из отрасли должны развивать, поддерживать и постоянно укреплять высокую культуру авиационной безопасности, с тем чтобы побудить всех сотрудников думать и действовать с учетом соображений безопасности. Культура авиационной безопасности крайне важна для борьбы с одной из самых сложных угроз – инсайдерскими угрозами, поскольку большинство уязвимостей и лазеек в системах безопасности известны или видны всем сотрудникам, работающим в среде гражданской авиации. Оповещение сотрудников об этих угрозах и их влиянии, а также о той существенной роли, которую эти сотрудники могли бы играть в обеспечении авиационной безопасности, направлено на повышение осознанности применительно к безопасности, что снижает потенциальный риск успешного нападения и позволяет на ранней стадии выявить и предотвратить возможности для его совершения. В документе упоминается о том, что в стандартное руководство по Программе аудита эксплуатационной безопасности (IOSA) Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) уже включены положения, касающиеся первоначальной и повторной подготовки кадров для повышения осведомленности в вопросах авиационной безопасности, а также информирования об инцидентах, и подчеркивается, что предлагаемая поправка 17 к Приложению 17 "*Безопасность*" поспособствует еще большему усилению этих двух основных элементов, необходимых для повышения бдительности, сознательности и культуры в области авиационной безопасности. В документе подчеркивается также, что в рамках подгруппы целевой группы AVSECP, председателем которой являются Объединенные Арабские Эмираты, ИКАО разрабатывает новый механизм отчетности об инцидентах в области безопасности полетов и авиационной безопасности, включая широко признанную таксономию инцидентов в сфере авиационной безопасности.

5. В документе WP/178 Ассамблее предлагается:
- a) обратиться к ИКАО с просьбой способствовать и помогать быстрому развитию обширной и всеобъемлющей таксономии безопасности, а также процессов обмена информацией, которые будут использоваться всеми государствами и заинтересованными сторонами;
 - b) обратиться к государствам с просьбой и побудить все заинтересованные стороны отрасли к пересмотру и обновлению национальных требований и учебных планов для существующих первоначальных и периодических программ подготовки, направленных на повышение осведомленности о безопасности, в целях включения в них информации о процессах информирования об инцидентах и ознакомления с другими эквивалентными инструментами, уже разработанными государствами и отраслью.

6. Делегат Сингапура внес на рассмотрение документ WP/328 (*Повышение степени информированности других ведомств и организаций о вопросах авиационной безопасности*) (с исправлением № 1), представленный его государством в соавторстве с Аргентиной, Арменией, Бельгией, Бразилией, Иорданией, Италией, Камбоджей, Канадой, Китаем, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Маршалловыми Островами, Науру, Нигерией, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Палау, Папуа-Новой Гвинеей, Португалией, Российской Федерацией, Сенегалом, Соединенным Королевством, Таиландом, Тринидадом и Тобаго, Фиджи, Филиппинами, Францией, Швейцарией и Японией. В документе подчеркивается, что авиационная безопасность является одним из важнейших элементов глобальной системы гражданской авиации. К сожалению, угрозы безопасности гражданской авиации остаются постоянной проблемой и продолжают эволюционировать и усложняться. В этой связи человеческий фактор по-прежнему является важнейшим компонентом для устранения этих угроз.

7. В документе WP/328 подчеркивается, что экосистема гражданской авиации состоит из многих организаций, которые должны играть свою роль в безопасном и надежном перемещении воздушных судов, людей и грузов по воздуху во всем мире, причем ответственность за обеспечение авиационной безопасности лежит на каждом. В этой связи в документе подчеркивается, что повышение информированности других ведомств и организаций по вопросам авиационной безопасности, особенно тех, которые играют в экосистеме гражданской авиации определенную роль, и популяризация этих вопросов были бы целесообразны и выгодны для всех заинтересованных сторон. К ним могут относиться, например, правоохранительные органы, поставщики аэронавигационного обслуживания, сотрудники иммиграционных и таможенных служб, аэропортовые аварийно-спасательные службы, авиакомпании, поставщики наземного обслуживания и персонал, работающий в контролируемых зонах аэропорта, начиная с высшего руководства и далее. В нем подчеркивается, что сотрудники служб, не занимающихся вопросами авиационной безопасности, могут также играть важную роль в укреплении авиационной безопасности, и в качестве примера приводится, что они могли бы быть "глазами" и "ушами", предупреждая о подозрительных лицах или предметах в аэропорту или на воздушном судне, и таким образом предотвратить инцидент. Они могли бы также оказать помощь в случае инцидента в области авиационной безопасности, с тем чтобы свести к минимуму количество пострадавших и ущерб. Таким образом, в документе содержится призыв к государствам и заинтересованным сторонам учесть важность повышения степени информированности о вопросах авиационной безопасности и повышения культуры авиационной безопасности во всех ведомствах, в том числе начиная с высшего руководящего персонала и далее и ведомств, основная ответственность которых не заключается в обеспечении авиационной безопасности, но которые задействованы во внедрении различных аспектов национальной программы безопасности гражданской авиации (NCASP) и программы безопасности аэропорта (ПБА) или несут за это ответственность, и персонал которых уполномочен иметь допуск в контролируемую зону без сопровождения. В документе подтверждается, что такая деятельность будет способствовать укреплению

безопасности глобальной авиационной системы и защите перевозок гражданской авиации во всем мире.

8. В документе WP/328 Ассамблее предлагается призвать государства и организации отрасли улучшить координацию и повысить степень информированности о вопросах авиационной безопасности всех участников своей экосистемы гражданской авиации, включая ведомства, не занимающиеся AVSEC, в соответствии с новыми положениями ГПАБ о непрерывном внимании к авиационной безопасности.

9. Принято к сведению, что на рассмотрение был также внесен информационный документ WP/491 (*Promotion de la culture de sûreté en milieu aéroportuaire*), представленный Камеруном.

Надзорные мероприятия государств

10. Делегат Доминиканской Республики представил документ WP/405 (*Предложение относительно внедрения матриц для определения очередности и периодичности надзорных мероприятий в государстве*), в котором его государство подчеркнуло необходимость разработки типовой матрицы для определения очередности и периодичности осуществления государством надзорной деятельности в области авиационной безопасности. Такие матрицы будут использоваться для определения механизмов и методик надзора за упорядоченным и систематическим соблюдением требований для эффективной реализации NCASP, а также для определения с учетом оценки факторов риска приоритетов при распределении ресурсов на надзорную деятельность. Это предложение касалось следующих двух Стандартов Приложения 17 "Безопасность": Стандарта 3.4.5, который гласит: "Каждое Договаривающееся государство обеспечивает регулярный контроль за принимаемыми мерами безопасности на предмет их соответствия национальной программе безопасности гражданской авиации. Приоритеты и периодичность мер контроля определяются на основе оценки риска, проводимой соответствующим полномочным органом"; и Стандарта 3.4.6, который гласит: "Каждое Договаривающееся государство организует проведение на регулярной основе проверок, испытаний, обзоров и инспекторских проверок состояния безопасности в целях контроля за соблюдением контроля национальной программы безопасности авиации гражданской авиации и оперативного и эффективного устранения любых недостатков". В разработанной матрице как минимум должны быть учтены компоненты, перечисленные в пункте 2.6 этого документа. Эти компоненты включают, в частности: конкретные меры безопасности для рейсов повышенного риска и рейсов, которым должно уделяться повышенное внимание в связи с угрозами; потенциал мер реагирования на акты незаконного вмешательства; характеристики работы агентов, осуществляющих контроль в целях безопасности; потребности в сфере закупки оборудования для обеспечения безопасности; выводы по результатам контроля качества в сфере AVSEC. В добавлении к документу приведена типовая матрица надзорной деятельности государств.

11. В документе WP/405 Ассамблее предлагается разработать типовую матрицу для осуществления надзора в сфере авиационной безопасности, которую государства могли бы использовать в качестве образца для определения очередности и периодичности соответствующих мероприятий в рамках системы надзора за обеспечением авиационной безопасности.

12. Наблюдатель от АФКГА представил документ WP/165 Revision No. 1 (*Проблемы осуществления контроля качества в области авиационной безопасности и устранения выявленных недостатков*) от имени 54 государств – членов АФКГА. В документе освещаются глобальные проблемы в осуществлении программы по контролю качества в области авиационной безопасности и предлагается оптимизировать эту программу, а следовательно повысить эффективность ее внедрения, что позволит обеспечить безопасность и защищенность системы гражданской авиации на устойчивой основе.

13. В документе WP/165 Revision No. 1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в этом документе;
- b) настоятельно рекомендовать государствам-членам включить контроль качества в перечень первоочередных задач;
- c) настоятельно рекомендовать государствам-членам выделять достаточные ресурсы и обеспечивать организацию таким образом, чтобы гарантировать эффективную реализацию деятельности в области контроля качества;
- d) просить ИКАО включить контроль качества в перечень первоочередных задач, который будет сформирован в ходе текущей Ассамблеи.

14. Принято к сведению, что на рассмотрение были также внесены следующие информационные документы: WP/112 (*European Union aviation security oversight*), представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов; WP/466 [*Incorporation of security oversight eight Critical Elements (CE) into Annex 17*], представленный Ираном (Исламской Республикой).

Укрепление механизма регионального осуществления проектов

15. Делегат Казахстана представил документ WP/171 [*Деятельность государств и результаты их работы в области авиационной безопасности (AVSEC) и упрощения формальностей (FAL) в сотрудничестве с бюро EUR/NAT ИКАО и необходимость расширения и надлежащего укомплектования штата Бюро EUR/NAT*], в котором подчеркивается, что располагающееся в Париже Европейское и Североатлантическое бюро ИКАО (EUR/NAT) является одной из основных платформ для сотрудничества и обмена информацией в регионе в области обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей. В документе подчеркивается, что бюро EUR/NAT играет ключевую роль в координации деятельности своих 56 государств и оказании им помощи в выполнении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 "Безопасность" и Приложения 9 "Упрощение формальностей", а также ГПАБ и наращивании соответствующего потенциала. Кроме того, в нем отмечается, что Группа EUR/NAT по авиационной безопасности (ENAVSECG) является самой крупной платформой для сотрудничества, координации и обмена информацией в регионе, объединяющей все 56 государств, в которых аккредитовано бюро, а также международные и региональные организации и отрасль.

16. В документе WP/171 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную в этом документе информацию;
- b) поддержать просьбу об адекватном укомплектовании бюро EUR/NAT ИКАО двумя региональными сотрудниками AVSEC/FAL для продолжения оказания великолепной поддержки государствам в их усилиях по согласованному выполнению положений Приложения 17 и Приложения 9 и предоставления государствам возможности вносить усовершенствования по мере необходимости, чтобы быть в состоянии достичь желательных целевых региональных показателей, установленных в дорожной карте ГПАБ региона EUR/NAT, одобренной ГДГА государств EUR/NAT;
- c) признать риск, связанный с неадекватным укомплектованием штата бюро EUR/NAT ИКАО.

17. Делегат Российской Федерации представил документ WP/355 (*О мерах по улучшению кадровой ситуации с сотрудниками по авиационной безопасности в Европейском/Североатлантическом бюро ИКАО*), в котором подчеркивается, что с учетом повышающейся угрозы совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, а также недавних террористических нападений на объекты гражданской

авиации, ростом экстремисткой и террористической активности в мире повышается необходимость укрепления регулирующих действий, направленных на усовершенствование мер обеспечения авиационной безопасности как на глобальном, так и на региональном уровнях, а также необходимость более широкой координации действий между ИКАО и государствами-членами. С этой целью ИКАО проводит политику укрепления кадрового состава сотрудников по вопросам авиационной безопасности в каждом из регионов ИКАО. Вместе с тем Российская Федерация обеспокоена ситуацией в бюро EUR/NAT ИКАО, в котором аккредитовано наибольшее число государств (56). В настоящее время существует только одна должность сотрудника AVSEC, и она финансируется не из бюджета Регулярной программы ИКАО, а за счет добровольных взносов из Фонда по авиационной безопасности.

18. В документе WP/355 Ассамблее предлагается:

- a) признать необходимость усиления кадрового состава штатных сотрудников по авиационной безопасности в бюро EUR/NAT ИКАО;
- b) предложить Генеральному секретарю ИКАО выделить в рамках бюджета Регулярной программы ИКАО на следующий трехлетний период 2020–2022 гг. дополнительные ассигнования на две штатные должности сотрудников по авиационной безопасности в дополнение к должностям EUR/NAT, финансируемым из бюджета Регулярной программы ИКАО, при сохранении внебюджетной должности сотрудника по авиационной безопасности, финансируемой в настоящее время за счет добровольных взносов;
- c) настоятельно рекомендовать Совету ИКАО в бюджетном предложении Регулярной программы ИКАО на 2023–2025 годы преобразовать вышеупомянутую внебюджетную должность сотрудника по авиационной безопасности в штатную должность в рамках Регулярной программы, с тем чтобы бюро EUR/NAT ИКАО располагало в ближайшее время не менее чем двумя (2) штатными должностями сотрудников по авиационной безопасности, а в дальнейшем располагало не менее чем тремя (3) штатными должностями, финансируемыми из бюджета Регулярной программы.

Прочая обновленная информация для Ассамблеи

19. Принято к сведению, что на рассмотрение были также внесены следующие информационные документы: WP/494 (*Licencias del personal certificado en seguridad de la aviación civil en la República Dominicana*) и WP/495 (*Ley 188-11, que regula la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil en la República Dominicana*), оба из которых были представлены Доминиканской Республикой, WP/569 (*Biometric access control system for staff working at airports*), представленный Индией, WP/517 (*Aviation security in Indonesia*), представленный Индонезией, WP/543 (*Oman's experience in updating and amending its national legislation in accordance with Annex 17 SARPs and the security-related provisions of Annex 9*), представленный Оманом, и WP/489 (*Modernización del sistema de seguridad de la aviación del estado venezolano*), представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

Обсуждение

20. Делегат Республики Корея вновь заявил о необходимости проведения практической кампании по повышению культуры авиационной безопасности, как это подчеркивается в документе WP/253 (Аргентина и другие страны). Он выразил также всецелую поддержку документу WP/178 (Аргентина и другие страны) и высоко оценил усилия ИКАО, в частности Группы экспертов AVSEC, ее Целевой группы по данным об авиационной безопасности и отчетности об инцидентах в сфере авиационной безопасности и ее Подгруппы по отчетности об инцидентах в сфере авиационной безопасности, в деле разработки системы представления данных об инцидентах, связанных с авиационной безопасностью. Делегат

Республики Корея подчеркнул важность повышения осведомленности об авиационной безопасности и формирования культуры авиационной безопасности как среди сотрудников, отвечающих за авиационную безопасность, так и среди сотрудников, не занимающихся вопросами авиационной безопасности, о чем говорится в документе WP/328 (Сингапур и другие страны). Он высказался также в поддержку документов WP/165 Revision No. 1 (АФКГА) и WP/405 (Доминиканская Республика), касающихся усовершенствования программы контроля качества в области обеспечения авиационной безопасности и ее эффективного осуществления.

21. Делегат Италии выразила от имени своего государства глубокую признательность за общие принципы, озвученные в представленных документах, и подтвердила настрой своей страны работать в целях их выполнения на основе плодотворного сотрудничества. Италия решительно поддержала ГПАБ, особенно применительно к повышению осведомленности о рисках и развитию культуры авиационной безопасности и возможностей человека, что было описано полностью в документах WP/178 и WP/253 (Аргентина и другие страны) и WP/328 (Сингапур и другие страны). Италия высоко оценила текущие усилия по созданию действенного режима авиационной безопасности и повышению культуры авиационной безопасности и осведомленности о ней, а также сочла, что для достижения этих всеобъемлющих целей необходимо осуществлять практические и конкретные действия, которые государства предпринимали бы в рамках своих организаций и в сотрудничестве с отраслью и заинтересованными сторонами. Италия поддержала также документ WP/165 Revision No. 1 (АКГА), в котором подчеркивается важность контроля за эффективным осуществлением мер по обеспечению авиационной безопасности.

22. Делегат Замбии, государства – члена АКГА, всецело поддержал рекомендации, изложенные в документе WP/165 Revision No. 1, в частности о том, что государствам следует уделять приоритетное внимание деятельности по контролю качества в области авиационной безопасности.

23. Делегат Испании выразил поддержку документу WP/253 (Аргентина и другие страны) в том, что касается осуществления практических действий по проведению кампаний в целях повышения культуры авиационной безопасности, а также документу WP/328 (Сингапур и другие страны) в том, что касается повышения осведомленности о необходимости того, чтобы обеспечение авиационной безопасности оставалась приоритетом для государств и всего международного сообщества с учетом угроз и рисков для глобальной гражданской авиации. Он подчеркнул, что постоянный рост объемов воздушного движения порождает необходимость создать как на национальном, так и на международном уровнях надлежащую структуру для регулирования этого роста безопасным и эффективным образом. В этой связи делегат Испании подчеркнул, что инциденты, связанные с авиационной безопасностью, приводят к глобальным последствиям и что развитие культуры авиационной безопасности является одной из пяти ключевых приоритетных задач ГПАБ, которые необходимо выполнить для поддержания доверия к глобальной системе воздушных перевозок.

24. Делегат Португалии указал, что его государство всецело поддерживает документы WP/253 (Аргентина и другие страны) и WP/328 (Сингапур и другие страны), поскольку считает, что культура безопасности является важнейшим компонентом минимизации инсайдерской угрозы в организациях. Персонал, который мыслит и действует более осознанно с точки зрения безопасности, стал бы одним из оплотов прочной, надежной и устойчивой к рискам системы авиационной безопасности. Добиться формирования такой системы можно было бы в том случае, если люди осознавали бы, что они должны играть важнейшую роль в рамках режима авиационной безопасности. Португалия является одним из членов Рабочей группы по подготовке персонала Группы экспертов AVSEC ИКАО и хотела бы отметить работу, проделанную этой Рабочей группой по выполнению задач, изложенных в ГПАБ и касающихся вопроса культуры безопасности, в частности разработки Комплекта средств ИКАО для повышения культуры авиационной безопасности и подготовки семинара ИКАО по вопросам культуры авиационной безопасности. Португалия является одним из государств, выступивших

с инициативой о разработке новых SARPS Приложения 17, касающихся культуры авиационной безопасности, и считает, что проведение соответствующими структурами политики по повышению культуры внутренней безопасности в авиационной среде однозначно способствовало бы формированию благоприятной культуры безопасности в секторе гражданской авиации. Португалия настоятельно призвала Ассамблею одобрить принятие государствами, представителями отрасли и ИКАО практических мер по проведению кампании в целях преобразования культуры авиационной безопасности в аэропортах во всем мире, которые могли бы включать проведение адресной информационно-просветительской работы в аэропортах, подчеркивающей важность обеспечения надлежащего уровня безопасности, а также практикумов и подготовки по вопросам культуры авиационной безопасности и брифингов и распространение среди персонала раздаточных материалов, что позволило бы на постоянной основе распространять информацию о мерах авиационной безопасности. Подчеркнув важность того, чтобы высшее руководство включало вопросы авиационной безопасности в число аэропортовых мероприятий, Португалия приветствовала работу, проделанную WGT Группы экспертов AVSEC по претворению этой идеи в жизнь.

25. Делегат Сенегала, государства являющегося членом АКГА, одобрил документ WP/165 Revision No. 1 ввиду важности контроля качества в области авиационной безопасности. Он выразил также поддержку документам WP/178 и WP/253 (Аргентина и другие страны) и WP/328 (Сингапур и другие страны), касающимся культуры авиационной безопасности.

26. Поддержав также документы WP/178 и WP/253, делегат Южной Африки подтвердил важность культуры авиационной безопасности и выразил признательность за предложение практических шагов в последнем документе. Согласившись с мнениями, озвученными в документе WP/178 в отношении согласования таксономии в сфере авиационной безопасности и отчетности об инцидентах в этой сфере, он подчеркнул, что они аналогичны мнениям, высказанным Южной Африкой в документе WP/220 (*Региональное сотрудничество*), который обсуждался Исполнительным комитетом ранее в рамках пункта 20 повестки дня (EX/2). Южная Африка считает, что повышение осведомленности в вопросах авиационной безопасности имеет важное значение и отвечает всеобщим интересам, и поэтому поддерживает эту деятельность. Делегат Южной Африки, государства – члена АКГА, поддержал документ WP/165 Revision No. 1 и вновь заявил, что контроль качества в области авиационной безопасности должен стать приоритетной задачей, что привело бы к положительным результатам. Он высказался также в поддержку документа WP/405 (Доминиканская Республика), в котором подчеркивается важность уделения приоритетного внимания надзорной деятельности государств в области авиационной безопасности.

27. Делегат Китая указал, что его государство поддерживает документ WP/253, который оно представило в числе других государств. Китай активно участвует в осуществлении ГПАБ и считает, что развитие высокой культуры авиационной безопасности очень важно для долгосрочного и эффективного обеспечения авиационной безопасности. Необходимо, чтобы в формировании и поддержании такой культуры авиационной безопасности принимали участие и сотрудники служб авиационной безопасности, и сотрудники, не занимающиеся вопросами авиационной безопасности. Китай поддержал также документ WP/328, будучи одним из его соавторов. В нем вновь подтверждается необходимость содействовать повышению уровня информированности по вопросам авиационной безопасности других учреждений, включая те, которые не занимаются вопросами авиационной безопасности, с помощью таких мер, как программы подготовки в целях повышения осведомленности о вопросах безопасности, а также активизировать работу по наращиванию потенциала.

28. Делегат Китая напомнил в этой связи, что 1 и 2 декабря 2018 года ИКАО в сотрудничестве с Авиационной академией Сингапура (SAA) сразу же после второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2) весьма успешно провела в Штаб-квартире ИКАО Программу по вопросам авиационной безопасности для

генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА). Затем он обратил внимание на информационный документ WP/497 (*Latest progress of China's aviation security training*), который Китай представил в рамках пункта 25 повестки дня (EX/7). В документе подчеркивается, что с 2011 по 2019 год Китайский учебный центр по авиационной безопасности в Куньмине (УЦАБ Куньмин) под руководством ИКАО провел подготовку 157 специалистов по вопросам авиационной безопасности. Кроме того, в 2017 и 2018 годах Китай провел национальные курсы ИКАО по подготовке инструкторов по вопросам авиационной безопасности (на английском языке) и курсы ИКАО по подготовке национальных инспекторов (на китайском языке), которые соответственно повысили эффективность осуществления соответствующих SARPS ИКАО. В документе подчеркивается также, что с 2013 года по настоящее время Китай организовывал различные мероприятия по сотрудничеству в рамках своей инициативы "Один пояс, один путь", в том числе с 2016 года провел три семинара по контролю качества в области авиационной безопасности в государствах, участвующих в этой инициативе, что стало площадкой для 43 авиационных сотрудников из более чем десяти государств Африки, Юго-Восточной Азии, Центральной Азии и других регионов для проведения исследований и изысканий по вопросам авиационной безопасности. Делегат Китая подчеркнул, что все указанные его государством мероприятия по подготовке кадров в области авиационной безопасности способствовали осуществлению ГПАБ, а также инициативы ИКАО "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB).

29. Вновь заявив, что для эффективного обеспечения авиационной безопасности необходимы усилия всех заинтересованных сторон, делегат Чили подтвердил, что формирование высокой культуры авиационной безопасности является полезным инструментом для достижения этой цели. В связи с этим он поддержал действия, предложенные в документе WP/253 (Аргентина и другие страны), в частности продвижение и пропагандирование практики и преимуществ культуры авиационной безопасности государствами, организациями и отраслью, что будет способствовать дальнейшему укреплению авиационной безопасности во всем мире.

30. Делегат Соединенного Королевства одобрил оба документа WP/253 и WP/328 по культуре авиационной безопасности, соавторами которых являются его государство и многие другие страны мира. Отметив, что сейчас настало время преобразовать культуру авиационной безопасности в аэропортах с учетом быстро меняющихся угроз, он подчеркнул, что крайне важно, чтобы политическая поддержка, направленная на поощрение культуры авиационной безопасности, нашла отражение в виде таких конкретных действий, о которых говорится в документе WP/253. Крайне важно, чтобы государства и представители отрасли предпринимали практические действия по проведению кампании в целях повышения значимости и развития культуры авиационной безопасности. Вместе с тем делегат Соединенного Королевства отметил, что для проведения таких кампаний требуются поддержка и стратегические указания со стороны старших руководителей. Для проведения кампаний важно наличие бюджета и ресурсов, но не менее важно отношение персонала. В этом вопросе необходимо вести за собой и в мерах политики и процедурах четко прописать, что такое культура авиационной безопасности. Такие кампании должны быть направлены на повышение осведомленности в области авиационной безопасности и внедрение культуры авиационной безопасности во всю деятельность в рамках авиационного сектора. Признавая, что для изменения культуры требуется время, делегат Соединенного Королевства напомнил, что такие изменения были успешно достигнуты ранее в других сферах, таких как безопасность полетов. Он указал, что Ассамблее следует взять это на вооружение и извлечь уроки из этих успешных примеров и применить столь же инициативный подход к культуре авиационной безопасности. Подтвердив, что ИКАО призвана играть важную роль в этой деятельности, делегат Соединенного Королевства указал, что он всецело поддерживает проведение Секретариатом ИКАО "Глобальной кампании по продвижению культуры авиационной безопасности", как это предлагается в пункте действий с) документа WP/253, и предложил провозгласить 2020 год *Годом культуры авиационной безопасности*.

31. Делегат Нигерии, которая выступила также в качестве одного из соавторов документов WP/253 и WP/328, аналогичным образом выразил свою всецелую поддержку этих документов. Вновь заявив, что культура авиационной безопасности является одним из важнейших компонентов эффективной системы авиационной безопасности, он подчеркнул, что ее популяризация помогла бы снизить степень как инсайдерских, так и внешних угроз. Поскольку Нигерия является членом АКГА, делегат Нигерии поддержал документ WP/165 Revision No. 1 и подчеркнул, что выполнение обязательств по контролю качества в области авиационной безопасности для некоторых государств затрудняется в связи с нехваткой нормативных положений, надлежащим образом подготовленного персонала и ресурсов. Он выразил также поддержку документу WP/405 (Доминиканская Республика).

32. Делегат Коста-Рики отметил, что недавняя проверка в рамках УППАБ-МНМ в его государстве создала серьезную проблему, которую придется решать в предстоящие годы. Выразив поддержку документу WP/165 Revision No. 1 (АКГА), он особо отметил пункт 1.4, в котором цитируется стандарт 3.4.7 а) Приложения 17, требующий, чтобы каждое Договаривающееся государство "обеспечивало, чтобы персонал, проводящий проверки, испытания, обзоры и инспекционные проверки состояния безопасности, проходил надлежащую подготовку для выполнения этих задач в соответствии с национальной программой безопасности гражданской авиации". Делегат Коста-Рики вновь подчеркнул важность должной подготовки персонала по вопросам авиационной безопасности. Поддержав документ WP/405 (Доминиканская Республика), он подтвердил, что предлагаемая типовая матрица для осуществления надзорной деятельности в государстве является прекрасным инструментом, которым следует пользоваться государствам для усовершенствования своей надзорной деятельности. Делегат Коста-Рики поддержал также документ WP/253 (Аргентина и другие страны) в отношении практических действий по проведению кампаний в целях изменения культуры авиационной безопасности.

33. Поддержав документы WP/178 (Аргентина и другие страны) и WP/328 (Сингапур и другие страны), делегат Перу подчеркнул важность повышения осведомленности по вопросам авиационной безопасности и формирования культуры авиационной безопасности во всех учреждениях с помощью таких продуманных методов, как проведение программ подготовки в целях обеспечения осуществления мер авиационной безопасности, изложенных в NCASP.

34. Делегат Швейцарии поддержал три документа, касающиеся культуры авиационной безопасности (WP/178, WP/253 и WP/328), а также документ, касающийся контроля качества в области авиационной безопасности (WP/165, Revision No. 1) (АКГА). Сославшись на документы WP/171 (Казахстан) и WP/355 (Российская Федерация), он указал, что, в полной мере осознает первостепенную важность работы региональных бюро, особенно в связи с осуществлением ГПАБ, однако считает, что вопрос распределения персонала среди региональных бюро следует оставить на усмотрение Генерального секретаря. Делегат Швейцарии отметил, что уровень осуществления ГПАБ в каждом регионе является хорошим показателем того, какие из регионов нуждаются в помощи больше остальных.

35. Делегат Аргентины подчеркнул, что культура авиационной безопасности – это не просто одна из хороших стратегий, а единственный способ создать эффективную систему авиационной безопасности, способную предотвращать незаконные инциденты на местном, региональном и международном уровнях и реагировать на них. Именно по этой причине важно, чтобы культура авиационной безопасности прививалась на всех уровнях и во всех организациях, задействованных в гражданской авиации, как это подчеркивается в документах WP/178, WP/253 и WP/328, которые были также представлены Аргентиной в числе других государств. Высоко оценив и поддержав предложение делегата Соединенного Королевства провозгласить 2020 год *Годом культуры авиационной безопасности*, делегат Аргентины подчеркнул, что следует предложить провести его не только государствам, но и представителям отрасли и другим заинтересованным сторонам.

36. Сославшись на документы WP/171 (Казахстан) и WP/355 (Российская Федерация), делегат Аргентины подчеркнул, что его государство решительно поддерживает работу региональных бюро ИКАО с учетом той важной роли, которую они играют в оказании помощи государствам и поддержке совещаний региональных групп, и предложил Секретариату в Штаб-квартире принимать более активное участие в совещаниях региональных групп в целях формирования тесных связей и обеспечения последовательности в работе. Он отметил, что Аргентина поддержала также документ WP/405 (Доминиканская Республика), поскольку, по ее мнению, использование предлагаемой типовой матрицы для осуществления надзорной деятельности в государстве в области авиационной безопасности станет передовой практикой и процедурой.

37. Делегат Кот-д'Ивуара, государства – члена АКГА, выразил всецелую поддержку документу WP/165 Revision No. 1 о контроле качества в области авиационной безопасности, что является одной из пяти приоритетных задач ГПАБ. Он отметил, что контроль качества в настоящее время является одним из слабых звеньев цепи мер, принимаемых государствами для обеспечения эффективной работы системы авиационной безопасности.

38. Заявив о решительной поддержке документа WP/328 (Сингапур и другие страны), делегат Мьянмы подчеркнул, что проблемы в области авиационной безопасности, с которыми сталкиваются все государства и заинтересованные стороны во всем мире, становятся все более сложными, и поэтому необходимо, чтобы персонал всех уровней из учреждений, не занимающихся вопросами авиационной безопасности, по крайней мере на базовом уровне понимал и осознавал важность авиационной безопасности и последствий предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации и эффективного реагирования на них.

39. Делегат Демократической Республики Конго присоединился к другим делегатам и поддержал все усовершенствования в области авиационной безопасности, достигнутые благодаря эффективной надзорной деятельности в государствах. Поддержав документ WP/405 (Доминиканская Республика), а также документ WP/165 Revision No. 1 (АКГА, членом которой является его государство), он подчеркнул необходимость уделять приоритетное внимание вопросу контроля качества в области авиационной безопасности, поскольку в ходе проверок в рамках УППАБ-МНМ по критическому элементу 7 государственной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности (СЕ-7), касающемуся обязательств по контролю качества, на глобальном уровне был выявлен низкий показатель эффективной реализации.

40. Делегат Панама высказался в поддержку документа WP/405 (Доминиканская Республика) и подтвердил, что предлагаемая типовая матрица для осуществления надзорной деятельности в государстве будет служить весьма полезным справочным материалом для других государств, стремящихся усовершенствовать свою надзорную деятельность.

41. Высоко оценив и поддержав документ WP/165 Revision No. 1 (АКГА), делегат Сингапура подчеркнул, что контроль качества в области авиационной безопасности и устранение выявленных недостатков в области авиационной безопасности являются важнейшими аспектами повышения степени соблюдения стандартов ИКАО в области авиационной безопасности. Кроме того, эти аспекты позволяют обеспечить устойчивость при осуществлении практических и действенных мер авиационной безопасности. Делегат Сингапура поддержал также документы WP/178 и WP/253 (Аргентина и другие страны) о повышении культуры авиационной безопасности, поскольку высокая культура авиационной безопасности, несомненно, будет крайне важна для поддержки формирования эффективных режимов контроля качества в области авиационной безопасности. Он высказался также в поддержку предложения делегата Соединенного Королевства о провозглашении 2020 года *Годом культуры авиационной безопасности*.

42. Подчеркнув необходимость согласованных усилий всех заинтересованных сторон в области авиации для обеспечения эффективной работы глобальной системы авиационной безопасности, делегат Колумбии выразил поддержку документам WP/178 и WP/253 (Аргентина и другие страны), а также документам WP/328 (Сингапур и другие страны), WP/405 (Доминиканская Республика) и WP/355 (Российская Федерация), поскольку все они способствуют формированию культуры авиационной безопасности.

43. Делегат Кубы также поддержал документы WP/178 и WP/405.

44. Поддержав также документ WP/178, делегат Канады подчеркнул, что его государству важно, чтобы: участие в предлагаемых процессах обмена информацией осуществлялось на добровольной основе, а не в обязательном порядке; при этом учитывались все аспекты конфиденциальности, защиты данных, подтверждения сообщений об инцидентах, безопасности системы и возможности вмешательства в работу существующих национальных платформ отчетности; принятые меры были включены в процесс определения приоритетов и планирования деятельности ИКАО с использованием подхода, основанного на оценке рисков.

45. Делегат Объединенной Республики Танзания, государства – члена АКГА, поддержал документ WP/165 Revision No. 1, подчеркнув, что, поскольку контроль качества является одним из важнейших компонентов систем авиационной безопасности, необходимо, чтобы государства создали надлежащий механизм для его осуществления. Он поддержал также документы WP/253 (Аргентина и другие страны), WP/328 (Сингапур и другие страны) и WP/405 (Доминиканская Республика).

46. Выразив поддержку всем документам, касающимся повышения культуры авиационной безопасности, делегат Папуа – Новой Гвинеи указал, что особое внимание следует уделять не занимающимся вопросам авиационной безопасности сотрудникам и учреждениям, которые задействованы в экосистеме гражданской авиации. Он подчеркнул, что повышение культуры авиационной безопасности должно быть включено в подготовку как наземных, так и воздушных экипажей.

47. Подтвердив, что обеспечение авиационной безопасности затрагивает каждого, наблюдатель от КАНСО согласился с действием, предложенным в документе WP/328 (Сингапур и другие страны), в соответствии с которыми Ассамблее предлагается призвать государства и организации отрасли улучшить координацию и повысить степень информированности о вопросах авиационной безопасности всех участников своей экосистемы гражданской авиации, включая ведомства, не занимающиеся AVSEC, в соответствии с новыми положениями ГПАБ о непрерывном внимании к авиационной безопасности.

48. Подводя итоги обсуждения вопроса о **культуре безопасности**, Председатель указал, что принимая во внимание вторую приоритетную цель ГПАБ — развитие культуры авиационной безопасности и возможностей человека, Исполнительный комитет согласился с тем, что создание прочной и всеобъемлющей культуры авиационной безопасности является необходимым условием эффективного осуществления и обеспечения устойчивости мер авиационной безопасности в долгосрочной перспективе. Человеческий фактор играет важнейшую роль в смягчении угроз для гражданской авиации. Содействие формированию позитивной культуры авиационной безопасности способствует обучению персонала в отношении угроз для авиационной безопасности и их последствий и помогает смягчать как внутренние, так и внешние угрозы, поскольку персонал мыслит и действует более осознанно в вопросах авиационной безопасности, а также выявляет и сообщает о вызывающих озабоченность поведении или деятельности. В свою очередь, это приводит к тому, что весь персонал гражданской авиации осознает, что ему принадлежит важнейшая роль в рамках режима обеспечения авиационной безопасности. Исполнительный комитет признал, что для успешного развития культуры авиационной безопасности заинтересованные стороны должны продвигать вопросы обеспечения авиационной безопасности во всех учреждениях,

занимающихся вопросами гражданской авиации, поддерживая тем самым инициативы, выдвинутые рядом государств-членов, которые побуждают государства и отраслевые организации разрабатывать программы повышения уровня культуры авиационной безопасности и осведомленности для всех заинтересованных сторон в области гражданской авиации. Кроме того, развитие культуры авиационной безопасности требует также поддержки и инструкций со стороны высшего руководства для внедрения принципов авиационной безопасности во все аспекты деятельности аэропортов.

49. Исполнительный комитет признал также, что политическая поддержка культуры авиационной безопасности должна быть превращена в практические действия, и приветствовал различные инициативы, о которых сообщили государства-члены в целях разработки и осуществления практических кампаний по повышению осведомленности в области авиационной безопасности. Опираясь на рекомендацию HLCAS/2, призывающую государства и отрасль предпринять практические шаги по разработке программ культуры авиационной безопасности, таких как кампании высокого уровня, Исполнительный комитет поддержал разработку листовок, плакатов, проведение практикумов, брифингов и использование раздаточных материалов, в том числе в рамках других целевых информационно-пропагандистских механизмов, направленных на обеспечение осведомленности в области авиационной безопасности во всех сферах деятельности гражданской авиации. Кроме того, Исполнительный комитет отметил важность как практических инструментов для представления докладов об инцидентах в области авиационной безопасности, так и проведения периодических учебных курсов по повышению осведомленности в области авиационной безопасности, как это предлагается государствами и отраслью. Исполнительный комитет просил ИКАО продолжить разработку инструментов для повышения осведомленности об авиационной безопасности и укрепления культуры авиационной безопасности, сделав эту работу приоритетной и провозгласив 2020 год *Годом культуры авиационной безопасности*.

50. Сделав краткое изложение обсуждения вопроса **надзорной деятельности в государстве**, Председатель указал, что Исполнительный комитет подчеркнул исключительно важное значение контроля качества для обеспечения устойчивости в области авиационной безопасности. С учетом требуемых улучшений в области контроля качества, о чем свидетельствуют результаты проверок, проведенных в рамках УППАБ-МНМ, среди делегатов был достигнут широкий консенсус в отношении того, что следует рекомендовать государствам уделять первоочередное внимание выделению надлежащих ресурсов и созданию соответствующей организационной структуры для обеспечения эффективного осуществления мероприятий по контролю качества.

51. Кроме того, Исполнительный комитет принял к сведению необходимость оказания государствам помощи в определении приоритетности и периодичности надзорной деятельности и рекомендовал Группе экспертов AVSEC рассмотреть вопрос о включении в свою программу работы вопроса о разработке инструктивных материалов по этому вопросу.

52. Подводя итоги обсуждения вопроса **укрепления механизма регионального осуществления проектов**, Председатель указал, что Исполнительный комитет признал важную роль региональных бюро ИКАО в оказании помощи государствам-членам в решении общих проблем и задач в осуществлении Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", Приложения 17 "*Безопасность*", ГПАБ, планов корректирующих действий, содействии проведению миссий по оказанию помощи, поддержке совещаний региональных групп и оказании помощи в решении других проблем, характерных для каждого региона ИКАО. Что касается уровня укомплектования персоналом этих региональных бюро ИКАО, то Исполнительный комитет постановил, что он должен основываться на потребностях и определяться по усмотрению Генерального секретаря, который будет принимать во внимание уровни осуществления в регионах.

Резолюции для принятия Ассамблей

53. Заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей (DD/ASF) внес на рассмотрение документ WP/27, в котором Совет предложил внести изменения в резолюцию A39-18 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*", с тем чтобы отразить изменения в области авиационной безопасности, произошедшие со времени проведения последней сессии Ассамблеи в 2016 году, и дать указания государствам-членам и ИКАО в отношении политики в области авиационной безопасности на следующий трехлетний период.

54. Принято к сведению, что на рассмотрение был также внесен следующий информационный документ: WP/528 Revision No. 1 (*Declaration on Aviation Security*), представленный Ливаном, Катаром, Мексикой, Нигерией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Саудовской Аравией, Сингапуром и Финляндией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА.

Обсуждение

55. Выразив поддержку предлагаемому обновленному *Сводному заявлению о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности (WP/27)*, делегат Саудовской Аравии обратил внимание на пункт 3 преамбулы добавления А (Общая политика), в котором подчеркивается, что эволюционный характер угрозы террористических актов, включая угрозу, которую, помимо прочего, представляют системы ракет "земля-воздух" и нападения с использованием дистанционно-пилотируемых летательных аппаратов (ДПЛА) и 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," а также на пункт 1 постановляющей части, в котором Ассамблея "решительно осуждает все акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, независимо от того, где, кем и с какой целью они совершаются". Он подчеркнул необходимость того, чтобы государства принимали меры как индивидуально, так и в сотрудничестве друг с другом для борьбы со всеми подобными актами незаконного вмешательства, в частности с актами, направленными против аэродромов, с использованием ракет класса "земля-воздух" и ДПЛА (беспилотных летательных аппаратов).

56. Делегат Соединенного Королевства поддержал также предлагаемое Сводное заявление, которое заложило основу для продолжения работы в области авиационной безопасности. Отметив, что в документе должным образом отражена ситуация применительно к постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности и что он короче по объему и более читабелен по сравнению с предыдущим вариантом резолюции Ассамблеи A39-18, что, несомненно, является преимуществом, делегат, тем не менее, высказал предположение о том, что, вероятно, было бы полезно провести обзор документа, с тем чтобы сделать его максимально ясным и актуальным. В связи с этим делегат Соединенного Королевства предложил, чтобы Ассамблея рекомендовала Совету поручить Группе экспертов AVSEC провести такой обзор до 41-й сессии Ассамблеи в 2022 году.

57. Делегат Соединенного Королевства обратил также внимание на предлагаемый текст новой декларации об авиационной безопасности, содержащийся в информационном документе WP/528 Revision No. 1, который был представлен его государством в числе прочих. Он подчеркнул, что сейчас перед Ассамблей открывается хорошая возможность принять новую декларацию на основе этой декларации по следующим причинам: 1) за последние три года мы стали свидетелями многих достижений: от принятия первой резолюции Совета Безопасности ООН по авиационной безопасности [резолюция 2309 (2016) СБ ООН] до быстрого развития

ГПАБ и внесения конструктивных предложений, которые должны быть согласованы на нынешней Ассамблее; 2) текущая декларация, принятая на 37-й сессии Ассамблеи в 2010 году и представленная в документе WP/27 после предлагаемого пересмотренного сводного заявления, является устаревшей и не отражает нынешней ситуации. Учитывая важность авиационной безопасности, необходимо обеспечить, чтобы послы ИКАО были актуальны и отражали текущую ситуацию; 3) для сохранения динамики, приданной ГПАБ, очень своевременно вновь обратиться к государствам с призывом удвоить свои усилия по обеспечению авиационной безопасности в поддержку инициативы NCLB. Одним словом, Ассамблея имеет возможность повысить роль работы ИКАО в области авиационной безопасности в глазах широкой общественности, и терять такую возможность нельзя. Делегат Соединенного Королевства высказал соображение о том, что наилучшим способом продвинуться в этом деле было бы создание небольшой группы для работы над окончательной редакцией текста новой декларации об авиационной безопасности, с тем чтобы представить его Ассамблее на рассмотрение на второй неделе с учетом замечаний делегатов. Он выразил надежду, что Ассамблея сможет включить в число своих достижений принятие такой новой декларации.

58. Делегат Новой Зеландии отметила значительный прогресс, достигнутый ИКАО и более широким авиационным сообществом в вопросах авиационной безопасности за последние три года, и согласилась с тем, что в соответствии с содержащимся в документе WP/528 Revision No. 1 предложением принять новую декларацию об авиационной безопасности. Подтверждая, что новая декларация имеет важное значение для рассмотрения новых событий и решения новых проблем в области глобальной авиационной безопасности, а также для активизации более решительных действий по расширению международного сотрудничества в целях противодействия угрозам гражданской авиации, делегат указала, что Новая Зеландия с удовольствием поработает над текстом такой декларации в соответствии с предложением делегата Соединенного Королевства.

59. Делегат Италии, которая в числе прочих государств представила документ WP/528 Revision No. 1, в поддержку предложения делегата Соединенного Королевства настоятельно рекомендовал Ассамблее принять новую декларацию. Он отметил, что в такой декларации можно было бы осветить многие темы в сфере авиационной безопасности и акцентировать на них внимание, в частности, признать необходимость укрепления авиационной безопасности во всем мире посредством еще более эффективного осуществления целей ГПАБ и активизации усилий государств, отрасли и ключевых субъектов цепочки безопасности по устранению угроз и рисков авиационной безопасности.

60. Делегат Аргентины решительно поддержал замечание делегата Соединенного Королевства, а также делегатов Новой Зеландии и Италии.

61. Выразив поддержку сводному заявлению, предложенному в документе WP/27, делегат Китая подчеркнул, что система управления авиационной безопасностью должна быть создана по образцу системы управления безопасностью полетов (СУБП) Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и встроена в ГПАБ, с тем чтобы комплексно реагировать на связанные с авиационной безопасностью угрозы и риски для гражданской авиации. Он счел, что этот новый аспект должен быть также отражен в упомянутом сводном заявлении.

62. Делегат Соединенных Штатов Америки поддержала замечание делегата Соединенного Королевства и, в частности, поручение Группе экспертов AVSEC провести всеобъемлющий обзор Сводного заявления до начала следующей сессии Ассамблеи. Согласившись с тем, что настало время обновить существующую *Декларацию об авиационной безопасности*, она также выступила за создание небольшой группы для рассмотрения текста, представленного в документе WP/528 Revision No. 1, и указала, что Соединенные Штаты Америки с удовольствием приняли бы участие в этой деятельности.

63. Разделяя эту позицию, делегат Канады указал, что его государство хотело бы также участвовать в работе такой группы.

64. Исполнительный комитет согласился с предложением, сделанным директором Авиатранспортного управления (D/АТВ), о создании редакционной группы "Друзья председателя" под руководством второго заместителя Председателя г-жи Поппи Хоа (Южная Африка) в целях доработки текста глобальной *Декларации об авиационной безопасности*, который изложен в информационном документе WP/528 Revision No. 1 и заменит существующую декларацию, принятую 37-й сессией Ассамблеи в 2010 году.

65. Председатель указал, что он сделает краткое изложение обсуждения документа WP/27 после того, как Исполнительный комитет рассмотрит доклад редакционной группы.

Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга

66. Затем Исполнительный комитет рассмотрел пункт 13 повестки дня и вопросы осуществления программ проверок в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) ИКАО, эволюции механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП) и доклада о рассмотрении сферы охвата и методики механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ), которые в письменном виде описаны в трех основных рабочих документах, представленных Советом (WP/23, WP/11 и WP/32), а также в соответствующих документах, представленных государствами и международными организациями.

Осуществление программ проверок в рамках механизма непрерывного мониторинга (МНМ) ИКАО

67. Заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля (DD/МО) представил документ WP/23, в котором Совет доложил об общем ходе осуществления МНМ УППКБП и УППАБ-МНМ, а также о заметных изменениях, произошедших со времени проведения последней Ассамблеи в 2016 году. Что касается МНМ УППКБП, то он отметил, что подробная информация о соответствующих мероприятиях и событиях, которые имели место в течение трехлетнего периода 2016–2018 годов, изложена в добавлении А к этому документу. В документе подчеркивалось, что в отчетный период в рамках МНМ УППКБП было проведено 36 проверок, 53 координируемые миссии ИКАО по валидации (ICVM), 5 мероприятий по оценке выполнения государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП), а также 62 мероприятия по валидации без выезда на места. Таким образом, по состоянию на 31 декабря 2018 года средний показатель эффективной реализации (EI) на глобальном уровне составлял 67,68 %, что показано на диаграммах А-1 и А-2 в разбивке по областям проверки и критическим элементам. Заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля отметил, что в добавлении С к документу изложен ряд важнейших недостатков и проблем, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов и расследованием авиационных происшествий/инцидентов, выявленных в ходе мероприятий в рамках МНМ УППКБП. В документе подчеркивалось, что в течение отчетного периода ИКАО выявила новый вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), в одном государстве, а 9 государств урегулировали свои SSC.

68. В документе WP/23 подчеркивалось также, что в соответствии с решением, принятым на 39-й сессии Ассамблеи, Группа экспертов, проводящая структурный анализ МНМ УППКБП (GEUSR) завершила независимый обзор программы и внесла 37 рекомендаций, которые были представлены Совету и одобрены им (C-DEC 214/5), а затем согласованы Тринадцатой Аэронавигационной конференцией (AN-Conf/13). В соответствии с рекомендацией AN-Conf/13 Совет ИКАО учредил Специальную консультативную группу по МНМ УППКБП (УППКБП-АГ) для консультирования по вопросам повышения эффективности Программы.

В поддержку работы указанных двух групп ИКАО проводит организационные усовершенствования. Подробная информация об эволюции МНМ УППКБП была представлена Советом в документе WP/11 (см. пункт 80 ниже).

69. В документе WP/23 подчеркивается, что в отчетный период был успешно завершён переход МНМ УППКБП на стандарт ISO 9001:2015, по итогам которого не было сделано никаких замечаний, после чего были внедрены новые механизмы для совершенствования методики управления факторами риска, повышения эффективности и оперативности мер по снижению риска. По данным, собранным ИКАО с помощью системы менеджмента качества (СМК) МНМ УППКБП, общий уровень удовлетворенности представивших отзывы государств мероприятиями, проведенными в рамках МНМ в 2016–2018 годах, превышает 90 %.

70. Что касается УППАБ-МНМ, то заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей отметил, что подробная информация о соответствующих мероприятиях и событиях, которые имели место в течение трехлетнего периода 2016–2018 годов, изложена в добавлении В к документу WP/23. В документе подчеркивалось, что в течение отчетного периода в рамках УППАБ было проведено в общей сложности 79 проверок, 7 миссий по валидации, 2 курса подготовки проверяющих и 7 региональных семинаров. На диаграмме В-1 графически представлен средний глобальный уровень устойчивости государственной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности с разбивкой по критическим элементам (КЭ), а на диаграмме В-2 графически представлен средний уровень соблюдения требований в разбивке по областям проверки. В документе подчеркивается, что по состоянию на 31 декабря 2018 года средний показатель EI на глобальном уровне составил 72,69 % и что будут продолжены соответствующие усилия по повышению этого показателя. В документе также подчеркивается, что в течение отчетного периода ИКАО выявила новые вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности, (SSeC) в пяти государствах, а три государства урегулировали свои SSeC. В добавлении D к документу излагается ряд важнейших недостатков и проблем, связанных с системами авиационной безопасности и контроля.

71. В соответствии с добавлением Е к резолюции Ассамблеи А39-18 и рекомендациями HLCAS/2 была учреждена Исследовательская группа Секретариата по УППАБ-МНМ (SSG) для проведения всеобъемлющего обзора сферы охвата и методики Программы. Дополнительная информация об этой работе, сформулированных по ее итогам рекомендациях, плане действий по их выполнению и эволюции УППАБ-МНМ на основе итогов HLCAS/2 представлена в документе WP/32 (см. пункт 151 ниже). Одобрённые рекомендации будут выполняться в течение предстоящего трехлетнего периода.

72. В документе WP/23 отмечаются также две проблемы в области реализации УППАБ-МНМ, выявленные в ходе внутренней ревизии Секции проверок в области обеспечения авиационной безопасности, проведенной Отделением по оценке и внутренней ревизии (ЕАО) в 2018 году (IA/2018/4). Первая проблема заключается в том, что в 2016 и 2017 годах более 30 процентов запланированных проверок в рамках УППАБ-МНМ не были проведены, что в большинстве случаев было обусловлено просьбами государств-членов об отсрочке их проведения. Для решения этой проблемы Секретариат ИКАО регулярно призывает государства не переносить сроки проведения запланированных проверок и соответствующий текст включен в предлагаемое Советом пересмотренное *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности (WP/27)*. Вторая проблема, касающаяся Программы, состоит в том, что двое из пяти руководителей групп по проведению проверок в рамках УППАБ-МНМ являются прикомандированными сотрудниками. В своем отчете о внутреннем аудите Отделение ЕАО указало, что такое положение дел не является оптимальным с точки зрения расходования ресурсов, поскольку прикомандированные сотрудники в принципе назначаются на крайне ограниченный срок (т. е. два года) и нуждаются в подготовке на рабочем месте, с тем чтобы иметь возможность выполнять обязанности руководителя группы по

проведению проверок. Для решения этой проблемы Ассамблее было предложено рассмотреть вопрос о том, как лучше всего урегулировать ситуацию применительно ко всем должностям руководителей группы УППАБ-МНМ в рамках Программы проверок.

73. В документе WP/23 Ассамблее предлагается:
- a) принять к сведению доклады о ходе осуществления МНМ УППКБП и УППАБ-МНМ, а также о соответствующих мероприятиях;
 - b) настоятельно призвать государства к дальнейшему всестороннему участию в МНМ УППКБП и УППАБ-МНМ;
 - c) призвать государства продолжать оказывать поддержку МНМ УППКБП и УППАБ-МНМ, в частности путем прикомандирования экспертов на долгосрочной основе и участия в соответствующих учебных курсах и семинарах.

Обсуждение

74. Выразив признательность за сводный доклад о ходе работы, представленный в документе WP/23, делегат Австрии призвала к обмену между МНМ УППКБП и УППАБ-МНМ опытом, накопленным в ходе их осуществления, в том числе передовой практикой и извлеченными уроками, в целях дальнейшего совершенствования этих двух программ проверок. Отметив, что государства и Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) внесли значительный вклад в работу Группы экспертов GEUSR, она подчеркнула необходимость того, чтобы ИКАО максимально использовала результаты этой работы.

75. Согласившись с важностью обмена знаниями, полученными в ходе осуществления программ, заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля отметил, что недавно был опубликован доклад о результатах МНМ УППКБП за трехлетний период 2016–2018 годов, содержащий информацию, в частности, о проблемах, с которыми сталкиваются государства, давая удовлетворительные ответы на вопросы протокола (ВП) в восьми областях проверки, которые могут иметь отношение к УППАБ-МНМ.

76. Делегат Сенегала высоко оценил результаты ИКАО, достигнутые в ходе внедрения МНМ УППКБП и УППАБ-МНМ за прошедший трехлетний период, что описано в документе WP/23. Впрочем, он отметил, что в п. 2.2.6 этого документа выражается обеспокоенность в связи со стандартизацией толкования стандартов, в отношении которых при помощи соответствующих ВП в рамках УППАБ-МНМ проводилась проверка. Делегат Сенегала подтвердил, что единообразное толкование стандартов имеет решающее значение для того, чтобы государства испытывали доверие к методике проверки в рамках этой программы. Он обратил внимание на то, что для решения этой проблемы в доработанный курс подготовки проверяющих в 2017 году был включен подробный модуль по толкованию стандартов; в ходе подготовки к проведению каждой проверки в рамках УППАБ-МНМ проводится повторный инструктаж; в целях обеспечения единообразия принципов проведения проверок в рамках УППАБ-МНМ в ВП регулярно включаются дополнительные примечания и инструктивный материал для проверяющих. Делегат Сенегала предложил, чтобы, помимо этого, SSG улучшила показатели эффективности для ВП в рамках УППАБ-МНМ, с тем чтобы свести к минимуму возможность для проверяющих по-разному трактовать уровень внедрения стандартов, подлежащих проверке.

77. Высоко оценив существенный прогресс, достигнутый в рамках МНМ УППКБП, делегат Китая подчеркнул, что его государство внимательно следит за этой Программой и назначило эксперта для участия в работе УППКБП-АГ. Заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля выразил признательность Китаю за его поддержку МНМ УППКБП.

78. Делегат Перу поддержал действия, предложенные в документе WP/23, учитывая важность осуществления двух программ проверок.

79. Подводя итоги обсуждения, Председатель указал, что Исполнительный комитет с удовлетворением отметил ход внедрения МНМ УППКБП и УППАБ-МНМ в течение трехлетнего периода 2016–2018 годов и настоятельно призвал государства активно участвовать в реализации программ проверок и оказывать им поддержку. Исполнительный комитет отметил координацию между программами и призвал к расширению взаимодействия и обмену передовой практикой и извлеченными уроками.

Эволюция МНМ УППКБП

80. Затем заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля представил документ WP/11, в котором Совет доложил об эволюции МНМ УППКБП ИКАО и сделал ряд предложений о ее преобразовании. Начатая 20 лет назад УППКБП ИКАО за это время из изначально ограниченного цикла проверок по оценке соблюдения положений Приложения 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложения 8 "Летная годность воздушных судов" эволюционировала в механизм непрерывного мониторинга и основанную на информации и учете факторов риска и ориентированную на результаты глобальную систему, в рамках которой осуществляется проверка организации государствами контроля за обеспечением безопасности полетов, их возможностей применительно к расследованию авиационных происшествий и инцидентов, а также их готовности к реализации государственных программ по безопасности полетов. Кроме того, в рамках УППКБП осуществляется мониторинг RSOO, которые выполняют делегированные им государства обязанности по обеспечению безопасности полетов. В рамках УППКБП проводится целый ряд проверок и мероприятий, которые подтверждают прогресс государств в устранении выявленных недостатков.

81. В документе WP/11 описывается процесс эволюции МНМ УППКБП, в основе которого лежат три основные направления работы: выполнение рекомендаций Группы экспертов по структурному анализу МНМ УППКБП (GEUSR), созданной в соответствии с рекомендацией 39-й сессии Ассамблеи; предстоящая деятельность в соответствии с просьбой AN-Conf/13, которая будет проводиться недавно созданной Специальной консультативной группой по МНМ УППКБП (УППКБП-AG); проведение ИКАО организационных преобразований в поддержку вышеупомянутых инициатив. Что касается первого направления работы, то в документе подчеркивается, что в соответствии с решением Совета Секретариат разработал подробный план действий по выполнению 37 рекомендаций GEUSR (объединенных в шесть групп), который согласуется со сроками реализации мер по обеспечению эволюции МНМ УППКБП, представленными в добавлении В к документу WP/11. Генеральный секретарь выделил ресурсы в поддержку их осуществления в бюджете Регулярной программы Организации на 2020–2022 годы, который был представлен на утверждение Ассамблее. Кроме того, в рамках МНМ УППКБП первоочередное внимание уделялось выполнению рекомендаций GEUSR из группы А "Структурный пересмотр вопросов протокола (ВП)" и группы В "Приоритетные вопросы протокола". В этой связи заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля с удовлетворением проинформировал Исполнительный комитет о том, что ИКАО завершила первый этап этой работы на прошлой неделе. После структурного пересмотра ВП и приоритетных ВП был разработан первоначальный проект набора ВП. Следующим шагом в отношении этих ВП станет их техническая координация. Ожидалось, что этот набор ВП будет размещен на онлайн-платформе (OLF) МНМ УППКБП в июле 2020 года, а с января 2021 года начнется его применение в отношении мероприятий в рамках МНМ УППКБП.

82. Что касается второго направления работы, то в документе подчеркивается, что Совет недавно учредил группу УППКБП-AG в поддержку дальнейшей эволюции МНМ УППКБП, с тем чтобы она происходила не только на основании рекомендаций GEUSR, для

недопущения дублирования деятельности и обеспечения сотрудничества для повышения эффективности МНМ УППКБП при постоянном осуществлении защитных мер, гарантирующих независимость, универсальность, стандартизацию и глобальное признание результатов реализации программы. Некоторым государствам – членам ИКАО и международным организациям были направлены предложения выдвинуть кандидатуры экспертов для работы в Консультативной группе, и Секретариат начал получать соответствующие заявки.

83. Что касается третьего направления работы, то в документе WP/11 подчеркивается, что на основе рекомендаций группы GEUSR и результатов работы Консультативной группы будет проведен анализ методов работы УППКБП. Ожидается, что с учетом глобальных технических достижений, тенденций развития авиационной деятельности, изменения практики нормативного регулирования и систем менеджмента качества и после сертификации по стандарту ISO 9001 будут проанализированы процессы и системы управления, а также пути постоянной адаптации к изменению условий деятельности. Осуществление таких организационных преобразований необходимо для успешной реализации предлагаемых изменений посредством долгосрочной эволюции программы и более эффективного осуществления миссии и видения ИКАО.

84. Заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля подчеркнул, что информация о прогрессе по трем указанным направлениям работы будет представлена в ежегодном докладе Совета и, возможно, на Конференции высокого уровня по безопасности полетов (HLSC), которую планируется провести в 2021 году.

85. В документе WP/11 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию о ходе выполнения рекомендаций GEUSR, изложенную в разделе 2.2 этого документа;
- b) принять содержащуюся в добавлении А к этому документу резолюцию о МНМ УППКБП, которая заменит резолюцию А37-5 Ассамблеи;
- c) принять к сведению предложения о предстоящей работе по выполнению просьбы AN-Conf/13, организационных преобразованиях и сроках реализации мер по обеспечению эволюции МНМ УППКБП, изложенные в разделах 2.3 и 2.4 и добавлении В к этому документу.

86. Делегат Ирландии внес на рассмотрение документ WP/114 (*Целесообразный, надежный и актуальный механизм МНМ УППКБП*), представленный Финляндией от имени ЕС и его государств – членов и других государств – членов ЕКГА, а также ЕВРОКОНТРОЛем в соавторстве с Новой Зеландией. В документе подчеркивается, что МНМ УППКБП является одной из важнейших программ ИКАО в области безопасности полетов, что позволяет государствам, региональным организациям и ИКАО оценивать степень соблюдения соответствующих SARPS и получать глобальное представление о ситуации. Он напомнил, что конференция AN-Conf/13 рекомендовала ИКАО обеспечить поддержание надежности, целесообразности и актуальности МНМ УППКБП, с тем чтобы в рамках этой программы предоставлялась важная, достоверная и актуальная информация, которую можно было бы эффективно использовать. На конференции AN-Conf/13 было подчеркнуто, что следует установить в качестве приоритетной цели дальнейшее развитие МНМ УППКБП и обеспечение ее ресурсами, и был сформулирован ряд рекомендаций по совершенствованию программы, включая, в частности, работу, проделанную GEUSR. В этой связи согласно документу WP/133, представленному Австралией и Новой Зеландией в соавторстве с Сингапуром, Соединенным Королевством и Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, приоритет следует отдавать осуществлению работы GEUSR. Помимо выполнения важных рекомендаций GEUSR следует также рассмотреть вопрос о среднесрочном и долгосрочном усовершенствовании работы в рамках МНМ УППКБП. Такая деятельность велась бы по следующим аспектам: база данных и планирование, показатели, подготовка и компетентность персонала, взаимодействие с другими программами, эффективное использование ресурсов, используемые методы и приемы

проведения проверок, а также совершенствование технологических инструментов, в частности онлайн-платформы МНМ УППКБП.

87. Что касается дальнейшей эволюции МНМ УППКБП, то докладчики и соавторы документа WP/114 обратили также внимание на информационный документ WP/447 [*Considerations for the evolution of the Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA) ensuing from the introduction of Annex 19 – Safety Management*], представленный Республикой Корея, в частности на предложение по проведению надлежащей оценки осуществления государственных программ по безопасности полетов. По ее мнению, необходимым шагом в рамках МНМ УППКБП было бы объединить проведение оценки государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов с проведением оценки государственной программы по безопасности полетов.

88. В документе WP/114 Ассамблее предлагается:

- a) обеспечить эволюцию механизма МНМ УППКБП, ведущую к предоставлению более важной, надежной, точной и актуальной информации и управлению на основе оценки факторов риска;
- b) признать необходимость продолжения использования МНМ УППКБП и ее дальнейшего укрепления с целью создания гибкой, адаптивной, основанной на оценке факторов риска и надежной системы;
- c) рекомендовать, чтобы в ходе дальнейшей эволюции были проанализированы такие аспекты, как база данных и планирование, показатели, подготовка и компетентность персонала, перекрестный обмен данными, интерфейсы с другими программами, эффективное использование ресурсов ИКАО и государств-членов, практические методы и приемы проведения проверок и совершенствование технологических инструментов, в частности онлайн-платформы МНМ УППКБП;
- d) призвать все государства – члены ИКАО, международные и региональные организации оказать поддержку ИКАО в совершенствовании МНМ УППКБП;
- e) поручить Совету определить приоритетность работы, связанной с эволюцией МНМ УППКБП, и обеспечить предоставление соответствующих людских и финансовых ресурсов для нужд программы;

поручить Генеральному секретарю ИКАО:

- f) выполнить рекомендации AN-Conf/13, особенно относящиеся к будущей эволюции МНМ УППКБП;
- g) продолжить обеспечивать эффективность и результативность управления Программой и ее реализации.

89. В соответствии с изложенными выше действиями докладчики и соавторы документа WP/114 предложили отразить в предлагаемой резолюции Ассамблеи по МНМ УППКБП, содержащейся в добавлении А к документу WP/11, следующие три действия: i) чтобы ИКАО определила приоритетность работы, связанной с эволюцией МНМ УППКБП, и обеспечила предоставление соответствующих людских и финансовых ресурсов для нужд программы; ii) чтобы Секретариат осуществил необходимые организационные преобразования для успешного управления изменениями, вызванными долгосрочной эволюцией этой программы, в соответствии с рекомендациями AN-Conf/13; iii) чтобы Секретариат не допускал дублирования усилий и обеспечивал взаимную поддержку в целях повышения эффективности МНМ УППКБП.

90. Делегат Австралии внес на рассмотрение документ WP/133, который был представлен его государством и Новой Зеландией в соавторстве с Сингапуром, Соединенным Королевством и Финляндией от имени ЕС и его государств-членов. В документе выражается поддержка усилиям ИКАО, направленным на совершенствование и оптимизацию методов, инструментов и процессов МНМ УППКБП, с тем чтобы поощрять постоянное и эффективное участие государств-членов в этой программе. Это касается как создания консультативной группы УППКБП-АГ, так и разработки плана действий высокого уровня в поддержку эволюции программы в предстоящий трехлетний период. В документе подчеркивается также, что выполнение рекомендаций AN-Conf/13 и GEUSR уменьшит нагрузку на государства-члены благодаря сокращению объемов административной работы, связанной с проверками ИКАО, миссиями ICVM и дистанционными валидациями, что особенно важно для государств-членов с небольшими авиационными системами, а также для подготовки к предстоящим проверкам в рамках МНМ УППКБП в целях улучшения управления безопасностью полетов и повышения эффективности системы.

91. В документе WP/133 Ассамблее предлагается:

- a) рекомендовать ИКАО в соответствии с выводами AN-Conf/13 продолжать предпринимать усилия, направленные на ускорение выполнения рекомендаций GEUSR как в интересах государств-членов, так и в интересах ИКАО, отдавая приоритет рекомендациям группы А "Структурный пересмотр вопросов протокола (ВП)" и группы В "Приоритетные вопросы протокола";
- b) рекомендовать, чтобы эта работа была обеспечена подробным планом реализации, охватывающим каждое основное направление работы и ключевые элементы политики, а также достаточными людскими и финансовыми ресурсами.

92. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов представила документ WP/324 (*Улучшение формулировки вопросов протокола в рамках программы УППКБП*), в котором ее государство, признавая и поддерживая рекомендации GEUSR, одобренные Советом и представленные в документе WP/11, предложило дополнительные усовершенствования инструмента ВП, используемого ИКАО при оценке в рамках МНМ УППКБП уровня соблюдения SARPS государствами.

93. В документе WP/324 Ассамблее предлагается:

- a) рекомендовать ИКАО улучшить процесс оценки уровня соблюдения SARPS государствами, обеспечив, чтобы ВП были нацелены на достижение требуемых результатов, а не просто носили предписательный характер;
- b) рекомендовать ИКАО перед принятием ВП направлять их в порядке консультации государствам в целях улучшения их качества. Для этого можно использовать письма государствам;
- c) просить ИКАО улучшить взаимодействие между национальными координаторами по непрерывному мониторингу (NCMC) путем создания на базе интернета сети таких экспертов, что облегчит обмен данными и их совместное использование.

94. Делегат Бразилии представил документ WP/326 (*Программа обеспечения готовности МНМ УППКБП*), посвященный опыту его государства в создании программы обеспечения готовности в рамках МНМ УППКБП в Национальном агентстве гражданской авиации (ANAC) и выгодам, которые могут быть получены путем проведения смоделированных проверок МНМ УППКБП. Такие инициативы повышают осведомленность об уровне безопасности полетов, делая систему гражданской авиации государства со временем более безопасной. В документе поддерживаются методики независимых коллегиальных обзоров и

самооценок, помогающие государствам сформировать свежий взгляд на их фактический уровень эффективной реализации, которые не заменяют проверки в рамках МНМ УППКБП ИКАО, но дают государствам возможность сотрудничать друг с другом и обмениваться знаниями и опытом, с тем чтобы предотвратить деградацию своих систем гражданской авиации до опасного уровня.

95. В документе WP/326 Ассамблее предлагается:

- a) признать выгоды коллегиальной оценки и самооценки в рамках МНМ УППКБП посредством признания программы обеспечения готовности МНМ УППКБП и ее результатов в качестве активной методики предотвращения деградации уровня безопасности полетов государств;
- b) просить Аэронавигационную комиссию (АНК) обсудить руководящие указания по разработке государствами членами своих программ обеспечения готовности МНМ УППКБП;
- c) поощрять поддержку среди государств-членов проведения смоделированных проверок в рамках МНМ УППКБП.

96. Делегат Доминиканской Республики представил документ WP/337 (*Установление минимального процентного показателя сертифицированных аэродромов для обеспечения удовлетворительного статуса в протоколах, касающихся сертификации аэродромов*), в котором его государство высказало мнение о том, что несправедливо, чтобы статус государства оценивался в качестве неудовлетворительного по всем ВП, касающимся сертификации аэродромов, до тех пор, пока не будет проведена сертификация всех аэродромов, даже несмотря на то что это государство подверглось проверке в рамках МНМ УППКБП, ICVM или дистанционной валидации и продемонстрировало, что оно создало отдельный орган по контролю за обеспечением безопасности полетов, четко определенный механизм реализации такого контроля, систему регулирования сертификации аэродромов, а также выпускает консультативные циркуляры, имеет процессы и процедуры сертификации аэродромов и, кроме того, уже сертифицировало значительную процентную долю аэродромов. Доминиканская Республика подчеркнула в документе, что в ходе любой такой деятельности проверяющие в рамках МНМ УППКБП могли провести рассмотрение одного или нескольких процессов сертификации, которое позволило бы выяснить, были ли соблюдены правила и процедуры, а также продемонстрировало бы, что указанные аэродромы соответствуют SARPS ИКАО, хотя некоторые аэродромы еще не сертифицированы.

97. В документе WP/337 Ассамблее предлагается:

- a) оценить информацию, представленную в этом документе;
- b) оценить усилия государств по соблюдению SARPS;
- c) рекомендовать установить минимальный процентный показатель сертифицированных аэродромов, необходимый для обеспечения удовлетворительного статуса в протоколах, касающихся сертификации аэродромов;
- d) рекомендовать любые дальнейшие действия, которые она считает уместными.

98. Делегат Катара представил документ WP/433 (*Проверки конкретно системы расследования авиационных происшествий и представление их результатов отдельно от данных по другим областям в рамках УППКБП*), в котором подчеркивалось, что МНМ УППКБП помогает государствам выявлять сильные и слабые стороны своих систем контроля за обеспечением безопасности полетов, а также позволяет ИКАО и государствам иметь единое представление, обеспечивает целевые показатели и подробные оценочные данные, которые могут использоваться в рамках национальных, региональных и глобальных мероприятий и при принятии решений. В рамках каждой проверки по линии МНМ УППКБП оценивается система

обеспечения безопасности полетов в государстве, в ходе которой проверяются система контроля за обеспечением безопасности полетов ведомства гражданской авиации, а также имеющаяся в государстве организация по расследованию авиационных происшествий (AIG), которая согласно требованиям ИКАО должна быть полностью независимой. Отметив, однако, что результаты проверки в области AIG представляются вместе с результатами проверки в других областях контроля за обеспечением безопасности полетов и объединяются для получения общего показателя EI, Катар подчеркнул в документе, что такое смешивание результатов не позволяет иметь представление об эффективности деятельности каждой отдельной структуры и затрудняет использование общих результатов для выяснения сильных и слабых сторон каждой такой структуры. За высоким показателем, полученным благодаря эффективной реализации положений в области контроля за обеспечением безопасности полетов, может скрываться тот факт, что общий уровень эффективности в области AIG низок и поэтому может требовать дополнительного внимания со стороны ИКАО. Катар счел, что проведение специальной проверки в области AIG и представление отдельных результатов по ее итогам позволит иметь лучшее представление о текущей ситуации в сфере AIG и о необходимости уделять особое внимание и предпринимать надлежащие действия по развитию полномочного органа по расследованию авиационных происшествий и обеспечению его полной независимости. В ходе ее проведения будет также придаваться большое значение тому, чтобы комплексные результаты независимого расследования использовались для повышения уровня безопасности полетов.

99. В документе WP/433 Ассамблее было предложено просить Совет обеспечить, чтобы:

- a) проверки систем расследования авиационных происшествий в государствах проводились ИКАО независимо от проверок в других областях в рамках МНМ УППКБП;
- b) статистические данные по системе AIG представлялись отдельно от данных по другим областям в рамках МНМ УППКБП.

100. Затем делегат Перу представил документы WP/438, WP/439, WP/448 и WP/463. В документе WP/438 (*Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов в регионе SAM в контексте МНМ УППКБП*), спонсорами которого выступили Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор, описывается процесс обновления плана обеспечения безопасности полетов в регионе SAM в соответствии с изданием ГПБП 2020–2022 годов. В нем описываются достигнутый прогресс, а также основные задачи, цели, показатели и критерии оценки, которые необходимы для дальнейшего постоянного повышения уровня безопасности полетов на основе координации действий и объединения усилий на различных национальных и отраслевых уровнях и реализации инициативы ИКАО NCLB.

101. В документе WP/438 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержащуюся в этом документе информацию;
- b) продолжать оказывать поддержку таким региональным инициативам, в реализации которых должны активно участвовать региональные бюро ИКАО;
- c) оценить альтернативные методы измерения эффективной реализации, с тем чтобы данные обновлялись более оперативно после выполнения государствами своих планов действий.

102. В документе WP/439 (*Необходимые профессиональные качества лиц, наделенных переданными полномочиями*), соавторами которого выступили Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор,

Уругвай, Чили и Эквадор, представлено предложение о стандартизации критериев, используемых специалистами по вопросам летной годности, осуществляющими проверки в рамках МНМ УППКБП, задачей которых является рассмотрение квалификации и опыта инспекторов по летной годности, которым переданы полномочия на основании соглашения, подписанного одним государством с другими государствами в этом регионе. В нем Ассамблее предлагается принять меры к обеспечению применения проверяющими в рамках УППКБП стандартизированных и объективных критериев при рассмотрении аналогичных ВП с учетом всей подтверждающей документации, предоставленной государством, а также потенциальных последствий для RSOO.

103. В документе WP/448 (*Предложение Перу о проведении критического обзора организации контроля за обеспечением безопасности полетов после проведения проверки в рамках УППКБП*), соавторами которого выступили Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор, представлена информация об опыте, полученном Перу в ходе различных мероприятий, осуществленных в рамках МНМ УППКБП, в частности, в ходе ICVM, проведенной ИКАО в августе 2018 года.

104. В документе WP/448 Ассамблее предлагается:

- a) признать важность проведения МНМ УППКБП в дополнение к обычной проверке, в частности, в период после такой проверки, поскольку это должно привести к повышению уровня безопасности полетов в государстве;
- b) поручить ИКАО предложить механизм для оценки эффективности проверок в рамках МНМ УППКБП для достижения основной цели, состоящей в повышении уровня безопасности полетов;
- c) поручить ИКАО предложить механизм определения улучшений, сделанных государствами в сфере обеспечения безопасности полетов благодаря проведению проверок в рамках МНМ УППКБП;
- d) поручить ИКАО информировать государства о внедрении такого механизма и представлять отчеты о результатах проведения критического обзора.

105. В документе WP/463 (*Начало проверочного цикла на основе ВП ГосПБП/СУБП*), который был поддержан государствами – членами региона SAM и государствами – членами ЛАКГА, представлены результаты наблюдений, полученных в ходе заполнения вопросника по анализу пробелов в приложении iSTARS и во время разработки ВП для реализации ГосПБП с привязкой к четвертому изданию *Руководства по управлению безопасностью полетов (РУБП)* (Doc 9859) в отношении начала проверочного цикла.

106. В документе WP/463 Ассамблее предлагается:

- a) предложить ИКАО изменить структуру вопросника по анализу пробелов iSTARS и ВП ГосПБП таким образом, чтобы обеспечить их взаимосвязь, предоставив тем самым возможность отвечать на ВП по реализации ГосПБП в ходе проведения анализа пробелов, тем самым не допуская дублирования в работе;
- b) предложить ИКАО подготовить инструктивный материал, который облегчает разработку ВП ГосПБП и содержит более конкретные инструктивные ссылки, с тем чтобы указать, какие действия должны предпринять государства для недопущения того, чтобы были приняты субъективные критерии при определении фактических данных, необходимых для решения указанной в выводе ВП проблемы.

107. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) представил документы WP/259 [*Последующее наблюдение и контроль за авиационными событиями, связанными с ОВД и авиационными спецработами (сельскохозяйственной авиацией), информация о которых представляется в ECCAIRS, как вклад в работу по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов в рамках УППКБП*] и WP/440 (*Устойчивость эффективной государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов как цель, стоящая перед государствами и МНМ УППКБП*). В документе WP/259 отражен опыт Венесуэлы (Боливарианской Республики), полученный в рамках реализации МНМ УППКБП, начиная с проверки 2009 года и до 2013 года, когда состоялась ICVM. В этом документе представлены способы улучшения процесса верификации и обеспечения соблюдения SARPS ИКАО в рамках МНМ УППКБП с помощью более точного соотнесения последствий событий, связанных с обслуживанием воздушного движения (ОВД) и авиационными спецработами (сельскохозяйственными), и реальной ситуации в государствах, для того чтобы иметь возможность самостоятельно и незамедлительно вести организацию деятельности на базе выводов, формулируемых по итогам проверок, связанных с соблюдением и обработкой ВП, а также принимая во внимание возможную роль RSOO в деле устранения недостатков в области безопасности полетов в государствах-членах.

108. В документе WP/259 Ассамблее предлагается признать важность последующего наблюдения и контроля за авиационными событиями, связанными с ОВД и авиационными спецработами (сельскохозяйственной авиацией), при использовании платформы Европейского координационного центра систем сообщения об авиационных инцидентах и происшествиях (ECCAIRS) в целях внесения вклада в МНМ УППКБП в дополнение к процессу проверок, ориентированному на улучшения в виде повышения уровня безопасности полетов в государствах.

109. В документе WP/440, соавторами которого являются Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гайана, Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили и Эквадор, изложены проблемы и стратегии, которые связаны с обеспечением устойчивой интеграции государственных систем контроля за обеспечением безопасности полетов в ГосПБП и которые следует принимать во внимание при разработке глобальных стратегий повышения безопасности полетов на основании положительных результатов эффективного осуществления УППКБП и для того, чтобы внести вклад в достижение целей, относящихся к эффективной реализации ГосПБП в рамках ГПБП.

110. В документе WP/440 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную в этом документе информацию;
- b) принять эти аспекты во внимание при разработке и реализации стратегий ГПБП и мероприятий для его эффективного внедрения.

111. Принято к сведению, что на рассмотрение были также внесены следующие информационные документы: WP/435 (*Establishment of working groups to support USOAP CMA activities*), представленный Боливией (Многонациональным Государством) и поддержанный государствами – членами региона SAM и государствами – членами ЛАКГА; WP/447 [*Considerations for the evolution of the Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA) ensuing from the introduction of Annex 19 – Safety Management*], представленный Республикой Корея.

Обсуждение

112. Затем заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля представил разъяснения и/или дополнительную информацию в отношении некоторых действий, предложенных в представленных документах. В отношении WP/114 (Финляндия от имени ЕС и

его государств-членов и других государств – членов ЕКГА, а также ЕВРОКОНТРОЛем в соавторстве с Новой Зеландией) он подчеркнул, что некоторые вопросы, требующие особого внимания с точки зрения эволюции МНМ УППКБП, в настоящее время решаются в рамках выполнения рекомендаций GEUSR и организационных преобразований, включая те, которые касаются планирования деятельности, показателей, подготовки кадров, а также онлайн-платформы МНМ УППКБП, баз данных и инструментария. Такие требующие особого внимания вопросы, которые в рамках такой деятельности затронуты не были, как например, взаимное обогащение идеями и совместимость с другими программами, будут переданы на рассмотрение УППКБП-AG.

113. В отношении документа WP/133 (Австралия и Новая Зеландия в соавторстве с Сингапуром, Соединенным Королевством и Финляндией от имени ЕС и его государств-членов), заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля отметил, что Секретариат разработал подробный план действий, согласующийся с графиком эволюции МНМ УППКБП, представленным в добавлении В к документу WP/11 (Совет) и охватывающий каждую группу рекомендаций GEUSR, и что его выполнение нашло отражение в проекте бюджета Организации на 2020, 2021 и 2022 годы (WP/34), который был представлен Ассамблее на утверждение.

114. В отношении пунктов действий а) и с) в документе WP/324 (Объединенные Арабские Эмираты) заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля указал, что предложения о том, чтобы сделать традиционные ВП в рамках МНМ УППКБП нацеленными на достижение требуемых результатов, а не просто носящими предписательный характер, и улучшить взаимодействие между NCMC, рассматриваются в контексте выполнения рекомендаций GEUSR, в частности рекомендаций группы А "Структурный пересмотр вопросов протокола (ВП)", группы В "Приоритетные вопросы протокола", группы Е "Учебные и инструктивные материалы" и группы F "Повышение эффективности имеющихся средств (OLF)". Что касается пункта действий b), то он пояснил, что ВП в рамках МНМ УППКБП тщательно разрабатывались, в том числе при широкой координации действий в рамках Секретариата, в результате чего цели по принятым положениям, по которым уже проводились консультации с государствами, были отражены.

115. В отношении пункта действий b) в документе WP/326 (Бразилия), заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля подчеркнул, что после выполнения рекомендаций GEUSR в распоряжении государств будет больше руководящих указаний и возможностей для подготовки кадров по вопросам самооценки, что может поддержать такие инициативы по ее проведению со стороны государств. Польза от этих инициатив, а также усовершенствование руководящих указаний и принципов подготовки кадров найдут отражение в итоговых показателях в рамках МНМ УППКБП в результате усилий государств, направленных на поддержание актуальности их показателей самооценки.

116. Сославшись на документ WP/337 (Доминиканская Республика) заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля подчеркнул, что, поскольку в Приложении 14 "Аэродромы" содержится требование о том, чтобы все международные аэродромы были сертифицированы, было бы отклонением от него учитывать в оценке соответствующих ВП МНМ УППКБП сертификацию определенной процентной доли международных аэродромов, как это было предложено в документе. Кроме того, он подчеркнул, что определение подходящей процентной доли сертифицированных аэродромов, необходимой для выполнения требования Стандарта, поставит под сомнение принципы универсальности и единообразия с учетом того, что в одних государствах имеется только один аэродром, в то время как в других – сотни аэродромов.

117. В отношении документа WP/433 (Катар) заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля напомнил, что оценка потенциала государств в области AIG определяется с использованием набора ВП МНМ УППКБП, разработанных для этой цели, и что результаты могут быть получены с помощью iSTARS или OLF МНМ УППКБП. Информация,

содержащаяся в этом документе, будет рассмотрена с целью повышения наглядности результатов по техническим областям в рамках механизмов отчетности МНМ УППКБП.

118. В отношении документа WP/438 (Перу) заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля отметил, что в результате выполнения рекомендаций GEUSR государства уже будут иметь дополнительные средства и возможности для оценки состояния своих систем контроля за обеспечением безопасности полетов и валидации корректирующих действий, предпринимаемых для устранения недостатков.

119. Сославшись на документ WP/439 (Перу), заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля указал, что Секретариат принял к сведению содержащуюся в нем информацию, которая будет использоваться при регулярном обновлении инструментов МНМ УППКБП и поможет усовершенствовать курсы подготовки проверяющих, а также повысить качество оценки задач, выполняемых RSOO от имени государств. Ожидается, что такие меры позволят повысить уровень стандартизации.

120. В отношении пункта действий b) в документе WP/448 (Перу) заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля напомнил, что МНМ УППКБП сертифицирован по ISO 9001, что позволяет оценивать обратную связь государств об опыте проведения проверок. Он подчеркнул, что такая обратная связь и другие источники информации способствуют постоянному совершенствованию МНМ УППКБП. Заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля подчеркнул, что пункт действий c) был рассмотрен в рамках выполнения рекомендаций GEUSR, упомянутых в документе WP/11 (Совет). В частности, в распоряжении государств появятся дополнительные средства и возможности для оценки состояния государственных систем контроля за обеспечением безопасности полетов и валидации корректирующих действий, предпринимаемых для устранения недостатков. В связи с пунктом действий d) он отметил также, что в проекте резолюции Ассамблеи о МНМ УППКБП, представленном в документе WP/11, уже содержится призыв к представлению следующей сессии Ассамблеи доклада об эволюции и эффективности этой программы.

121. Сославшись на документ WP/463 (Перу) заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля отметил, что в рамках МНМ УППКБП был разработан и осуществляется план оценки и измерения уровня эффективной реализации ГосПБП. Этот план включает разработку ВП ГосПБП. Первоначальный набор таких ВП размещен на OLF и будет дополнен моделью степени развития и соответствующим инструктивным материалам по каждому ВП. Полный набор ВП ГосПБП, включая модель степени развития и инструктивный материал, будет разработан и в январе 2021 года размещен на OLF для того, чтобы можно было проводить самооценки и осуществлять мониторинг. С учетом эволюции МНМ УППКБП в соответствующие приложения на iSTARS будут вноситься изменения.

122. В заключение заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля указал, что информация, представленная в документах WP/259 и WP/440 [Венесуэла (Боливарианская Республика)] и в WP/447 (Республика Корея), была принята Секретариатом к сведению и будет передана на рассмотрение соответствующим группам экспертов.

123. Исполнительный комитет принял к сведению вышеупомянутые разъяснения и дополнительную информацию.

124. Одобрив действия, предложенные в документе WP/463 (Перу), соавтором которого является его государство, делегат Бразилии вновь подчеркнул необходимость того, чтобы ИКАО обеспечила большую ориентированность оценки осуществления МНМ УППКБП и ГосПБП на показатели эффективности. Он отметил, что в ИКАО уже имеются весьма квалифицированные группы экспертов, которые могли бы разработать дополнительные инструктивные материалы по ВП ГосПБП в поддержку осуществления ГосПБП государствами.

125. Сославшись на документ WP/337 (Доминиканская Республика) делегат Бразилии указал, что его государство не поддерживает предложение об установлении минимального процентного показателя сертифицированных аэродромов, необходимого для обеспечения удовлетворительного статуса в ВП, касающихся сертификации аэродромов, в связи с опасениями, что это будет представлять собой отклонение от нынешнего процесса сертификации аэропортов, изложенного в Приложении 14 "Аэродромы". В этой связи он особо отметил информационный документ WP/535 [Airport certification based on Corrective Action Plan (CAP) as a kick-off for a new regulatory approach for safety oversight: The case of Brazil], который Бразилия представила на рассмотрение Технической комиссии. Делегат Бразилии подчеркнул, что его государство использует такие инструменты, как ПКД, в качестве инструмента на переходный период, когда в несертифицированном аэропорту внедряется контроль за обеспечением безопасности полетов нового уровня, который основан не только на общих требованиях, но и на обязательствах эксплуатанта аэропорта, отраженных в ПКД.

126. В отношении документа WP/114 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА, а также ЕВРОКОНТРОЛЬ в соавторстве с Новой Зеландией) делегат Бразилии отметил, что его государство согласилось с необходимостью того, чтобы ИКАО рассмотрела вопрос об усовершенствовании курсов подготовки проверяющих в рамках МНМ УППКБП так, чтобы проверяющие уделяли основное внимание определению того, достигло ли то или иное государство цели повышения уровня безопасности полетов, а не ВП, носящим более предписательный характер. Он подчеркнул, что ANAC Бразилии недавно внесло изменения в свою нормативную базу, отказавшись от директивного подхода в пользу подхода с опорой на цели, который позволит сократить расходы и активизировать инновации, не ставя под угрозу стандарты безопасности полетов. Бразилия считает, что ВП являются важным инструментом оценки уровня соблюдения государствами SARPS ИКАО и что описанное в документе WP/11 усовершенствование ВП МНМ УППКБП, в целом окажет позитивное воздействие на стандарты безопасности полетов.

127. Делегат Новой Зеландии поддержал изменения проекта резолюции Ассамблеи о МНМ УППКБП, содержащиеся в добавлении А к документу WP/11 и предложенные делегатом Ирландии во время представления документа WP/114, одним из соавторов которого было его государство (см. пункт 86 выше).

128. Выразив поддержку документу WP/440 [Венесуэла (Боливарианская Республика)], делегат Испании подчеркнул, что предлагаемая интеграция государственных систем контроля за обеспечением безопасности полетов в ГосПБП обеспечила бы более эффективное распределение ресурсов на эту деятельность как со стороны ИКАО, так и со стороны государств. Он указал, что УППКБП-AG могла бы стать подходящим органом для проведения необходимого анализа этого предложения. Выразив также поддержку документу WP/463 (Перу при поддержке государств SAM ИКАО и государств – членов ЛАКГА), делегат Испании подтвердил, что предлагаемое изменение структуры вопросника по анализу пробелов iSTARS и ВП ГосПБП, а также подготовка ИКАО инструктивного материала для разработки ВП ГосПБП будут способствовать эффективной реализации ГосПБП во всех государствах и позволят избежать дублирования усилий. Он подчеркнул необходимость того, чтобы ИКАО как можно скорее приступила к работе по этому направлению. Сославшись на документ WP/259 [Венесуэла (Боливарианская Республика)], делегат Испании указал, что предложение о мониторинге авиационных событий, связанных с ОВД и авиационными спецработами (сельскохозяйственной авиацией), при использовании ECAIRS было бы интересно, если бы оно было совместимо с мерами, принимаемыми на других региональных форумах.

129. Делегат Республики Корея поддержал документы WP/11 (Совет), WP/114 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА, а также ЕВРОКОНТРОЛЬ в соавторстве с Новой Зеландией) и WP/133 (Австралия и Новая Зеландия в соавторстве с Сингапуром, Соединенным Королевством и Финляндией от имени ЕС и его

государств-членов). Он подчеркнул, что Республика Корея приветствует усилия Совета и государств по повышению эффективности МНМ УППКБП, а также в отношении будущей эволюции этой программы, и поддержал мероприятия и соображения ИКАО и GEUSR, касающиеся расширения сферы охвата проверок в рамках МНМ УППКБП, с тем чтобы включить в нее ГосПБП. Делегат Республики Корея особо отметил информационный документ WP/447 [*Considerations for the evolution of the Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA) ensuing from the introduction of Annex 19 – Safety Management*], в котором его государство предложило Ассамблее рекомендовать ИКАО в долгосрочной перспективе рассмотреть вопрос, касающийся создания объединенной системы проверок, так чтобы она включала как систему контроля за обеспечением безопасности полетов, так и ГосПБП, в качестве единого пункта реализации в целях эффективного использования ограниченных ресурсов в рамках МНМ УППКБП и сокращения административного бремени для государств.

130. Делегат Соединенных Штатов Америки указал, что его государство поддерживает документ WP/11 (Совет), и выразил надежду на дальнейшее обсуждение вопроса об эволюции МНМ УППКБП в будущем и предстоящих действиях в связи с рекомендациями, полученными на AN-Conf/13. Соединенные Штаты Америки поддержали также принятие проекта резолюции Ассамблеи по МНМ УППКБП, содержащегося в добавлении А к этому документу, с изменениями, предложенными делегатом Ирландии при представлении документа WP/114 (см. пункт 86 выше). Как и Австралия и Новая Зеландия, Соединенные Штаты Америки поддержали рекомендации GEUSR и AN-Conf/13 об усовершенствовании МНМ УППКБП, а также действия, предложенные этими государствами в документе WP/133. Соединенные Штаты Америки рекомендовали в качестве дальнейших мер, чтобы ИКАО подготовила доклад не только о деятельности в рамках МНМ УППКБП в целом, но и конкретно о выполнении рекомендаций GEUSR и представила этот доклад на соответствующей HLSC. В ходе оценки этих предложений следует определить, какие из них уже учтены в рекомендациях GEUSR.

131. В отношении документов WP/259, WP/324, WP/433, WP/438, WP/440, WP/448 и WP/463 Соединенные Штаты Америки отметили, что в этих документах содержится ряд предложений, которые можно было бы рассмотреть в целях поддержания жизнеспособности и эффективности МНМ УППКБП, причем некоторые из них сложны и необязательно дополняют другие рекомендации, содержащиеся в различных документах, представленных по пункту 13 повестки дня. Соединенные Штаты Америки сочли, что этим темам пойдет на пользу целенаправленное обсуждение и анализ и что было бы преждевременно согласовывать решения до того, как группа экспертов, создание которой было рекомендовано на AN-Conf/13, приступит к своей работе. В этой связи Соединенные Штаты Америки рекомендовали ИКАО принять к сведению отмеченные в указанных документах аспекты, с тем чтобы УППКБП-AG, о которой говорится в документе WP/11, провела их оценку.

132. Делегат Португалии указал, что его государство поддержало документ WP/11, и поблагодарил Совет за представление информации о деятельности и ходе осуществления программы УППКБП и в документе WP/11, и в документе WP/23. Португалия призвала ИКАО использовать соответствующий кумулятивный эффект и действенные принципы применительно к обеим программам проверок, равно как и обмениваться опытом, накопленным в ходе их осуществления, в том числе передовой практикой и извлеченными уроками, в целях дальнейшего совершенствования этих двух программ проверок, что было предложено делегатом Австрии. Вместе с тем Португалия сочла, что на данном этапе с момента проведения AN-Conf/13 не было достигнуто значительного прогресса в отношении выполнения рекомендаций GEUSR, и хотела бы подчеркнуть, что документ WP/11 был составлен с использованием довольно общих формулировок в отличие от документа WP/32, в котором подробно описывались достижения, сделанные в ходе рассмотрения сферы охвата и методики МНМ УППКБП. Португалия хотела бы отметить также, что, хотя в добавлении В к документу WP/11, касающемся сроков эволюции МНМ УППКБП, применительно к организационным преобразованиям указывается, что "Обзор

эффективности использования ресурсов" и "Обзор управления рисками" были завершены до начала Ассамблеи, в самом документе не разъясняется, к чему привели эти обзоры и как конкретно способствовали усовершенствованию МНМ УППКБП. Португалия далее подчеркнула, что важный вопрос о включении оценок ГосПБП, которые в настоящее время проводятся на добровольной основе, в МНМ УППКБП, а также связанные с этим изменения не были описаны в плане реализации.

133. Португалия отметила, что согласно документу WP/34 (*Проект бюджета Организации на 2020, 2021 и 2022 годы*), представленному Советом, достаточные ресурсы для поддержки МНМ УППКБП на следующий трехлетний период не выделялись, и поэтому настоятельно призвала ИКАО в достаточной степени приоритизировать реализацию этой важной программы проверок.

134. В заключение Португалия высказала мнение о необходимости дальнейшего развития и укрепления процесса проверок в рамках МНМ УППКБП. Она хотела бы быть уверенной в том, что работа выполняется и что реализация Программы является одной из наиболее приоритетных задач Секретариата. Португалия подчеркнула, что одним из первых результатов работы УППКБП-АГ должен стать четко сформулированный план проекта с четким описанием действий и сроков. В этой связи Португалия хотела бы предложить внести поправку к предложенной резолюции Ассамблеи по МНМ УППКБП, приведенной в добавлении А к документу WP/11, с тем чтобы расширить мандат для дальнейшей эволюции программы в пунктах 9, 13, 15, 16 преамбулы и в пунктах 2 а), 2 б), 5, 8, 8 а) и 9 постановляющей части. Португалия представит в Секретариат текст своего предложения для распространения среди членов Исполнительного комитета в целях его скорейшего рассмотрения.

135. Делегат Италии выразил решительную поддержку документу WP/133 (Австралия и Новая Зеландия в соавторстве с Сингапуром, Соединенным Королевством и Финляндией от имени ЕС и его государств-членов) в отношении осуществления приоритетных рекомендаций, выработанных GEUSR. Италия считает, что существующий МНМ УППКБП создает значительную административную нагрузку для государств и ИКАО в связи с необходимостью проверки необходимой информации и поддержания актуальности показателей эффективной реализации. Как указано в документе WP/133, необходимо изменить процесс проверок в рамках МНМ УППКБП таким образом, чтобы он был более пропорционален и адаптирован к размерам и сложности авиационных систем государств и в большей степени был ориентирован на области повышенного риска. Италия придерживается мнения, что такой подход позволит сократить административную нагрузку, связанную с управлением процессом в рамках МНМ УППКБП, и повысить эффективность Программы, что принесет ИКАО и государствам значительную пользу. По этим причинам Италия высоко оценила изменения и улучшения в процессе в рамках МНМ УППКБП, описанные в документе WP/133, и решительно поддержала этот документ в контексте обзора МНМ УППКБП.

136. Делегат Румынии указала, что ее государство также всецело поддерживает документ WP/133, а также документ WP/114 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА, а также ЕВРОКОНТРОЛЬ в соавторстве с Новой Зеландией). С учетом информации, представленной Секретариатом, Румыния ожидает, что в ближайшем будущем будет достигнут прогресс в отношении выполнения рекомендаций GEUSR, поскольку они были внесены уже более года назад. В целях обеспечения транспарентности и эффективности процесса она сочла, что УППКБП-АГ следует оказывать Секретариату помощь в этой работе и что государствам и международным организациям следует также оказать поддержку ИКАО в этой работе, предоставив соответствующие ресурсы для обеспечения разработки новых принципов, с тем чтобы достигнуть серьезных улучшений МНМ УППКБП применительно к безопасности полетов. Румыния сочла также, что необходимо оптимизировать способы распределения ресурсов для этой программы проверок, с тем чтобы обеспечить их наиболее эффективное использование.

137. Сославшись на документ WP/114, делегат Финляндии вновь подчеркнул важность дальнейшей эволюции МНМ УППКБП в соответствии с итогами AN-Conf/13. Он пояснил, что содержащаяся в нем отсылка к "перекрестному обмену данными" означает, что в рамках обеих программ проверок нужно использовать опыт друг друга, одинаковые инструменты и методики и обмениваться информацией о передовой практике.

138. Делегат Канады отметил, что его государство полностью поддерживает документ WP/114, а также документ WP/133 и постоянную доработку МНМ УППКБП. Канада согласилась с тем, что в соответствии с предложением, содержащимся в последнем документе, следует придать первоочередное значение выполнению рекомендаций GEUSR из группы А "Структурный пересмотр вопросов протокола (ВП)" и группы В "Приоритетные вопросы протокола" для получения быстрых результатов. Канада с удовлетворением отметила обновленную информацию, представленную Секретариатом, и выразила надежду на то, что добросовестные усилия GEUSR найдут отражение на практике, что в результате пойдет МНМ УППКБП на пользу.

139. Делегат Канады подчеркнул, что его государство всецело поддерживает содержание документа WP/326 (Бразилия) и предлагаемые в нем действия, поскольку оно непосредственно участвовало в бразильской программе обеспечения готовности в рамках МНМ УППКБП и проводило смоделированные проверки в различных областях ее программы обеспечения безопасности полетов авиации. Канада сочла, что обмен опытом и информацией с Бразилией в рамках этой смоделированной коллегиальной проверки был очень полезен для обеих сторон и существует множество преимуществ в том, чтобы продолжить такую практику и рекомендовать другим государствам к ней присоединиться.

140. Делегат Грузии признала, что ИКАО проделала хорошую работу в отношении МНМ УППКБП и УППАБ-МНМ, что описано в документах WP/23, WP/11 и WP/32. Выразив поддержку документу WP/114, она настоятельно призвала ИКАО уделить первостепенное внимание МНМ УППКБП и обеспечить непрерывное развитие этой программы проверок, поскольку она не только является надежным источником информации о положении в области безопасности полетов в других государствах, но и помогает государствам выявлять недостатки в их собственной системе контроля за обеспечением безопасности полетов в ходе подготовки к проверкам. Делегат Грузии поддержала также документ WP/324 (Объединенные Арабские Эмираты), в частности, укрепление сотрудничества между NSMS.

141. Выразив поддержку документам WP/11, WP/133 и WP/326, делегат Перу отметил, что, по мнению его государства, ВП являются важнейшим средством обеспечения эффективного функционирования МНМ УППКБП и разработки ГосПБП, что имеет решающее значение для реализации SARPS ИКАО. Перу полностью согласна с действиями, предложенными в этих документах, в частности с тем, что первостепенное внимание следует уделять рекомендациям GEUSR из группы А "Структурный пересмотр вопросов протокола" и группы В "Приоритетные вопросы протокола".

142. Делегат Дании приветствовал документ WP/324 (Объединенные Арабские Эмираты) и поддержал предложение о том, чтобы ИКАО повысила качество своей оценки уровня соблюдения SARPS государствами путем обеспечения того, чтобы ВП, касающиеся МНМ УППКБП, были нацелены на достижение целей, а не просто носили предписательный характер. Тем не менее он считал, что, вероятно, это будет нелегко, учитывая разнообразие обстоятельств в государствах. Поскольку это предложение имеет ряд последствий, делегат Дании предложил передать его на дальнейшее рассмотрение УППКБП-AG. Отметив, что в документе поднимается также вопрос о том, что инструктивные материалы ИКАО порой могут носить слишком предписательный характер и не допускают альтернативных средств обеспечения соблюдения, он подчеркнул необходимость того, чтобы в программе учитывалось, что государства переходят к организации своей работы на основании показателей эффективности и факторах риска отчасти путем внедрения новых стандартов ИКАО,

основанных на показателях эффективности. В связи с этим делегат Дании предложил, чтобы этот вопрос был также передан на дальнейшее рассмотрение УППКБП-АГ. Что касается предложения о том, чтобы перед принятием ВП, касающихся МНМ УППКБП, направлять их в порядке консультации государствам в целях повышения их качества, то, по его мнению, это необязательно принесет пользу. Тем не менее делегат Дании согласился с тем, что следует организовать быстрый обмен мнениями по ВП МНМ УППКБП или их принятие в духе транспарентности.

143. Ссылаясь на документ WP/433 (Катар), делегат Дании указал, что, хотя вопрос о способах включения систем расследования авиационных происшествий в государствах в сферу проверок в рамках МНМ УППКБП, является интересным, он не считает необходимым создавать отдельную программу проверок в области АIG, что подразумевается в документе. В связи с этим он предложил, чтобы этот вопрос был также передан на дальнейшее рассмотрение УППКБП-АГ.

144. С удовлетворением отметив документ WP/326 (Бразилия), делегат Греции подчеркнул, что следует поощрять государства к тому, чтобы они постоянно поддерживали актуальность результатов своей самооценки в рамках МНМ УППКБП, поскольку это полезный инструмент для пересмотра их соответствующих процессов и процедур. Отметив, что изложенная в документе идея проведения независимого коллегиального обзора другими государствами является интересной, он подчеркнул, что такие RSOO, как Европейское агентство по безопасности полетов (EASA), могли бы принести дополнительную пользу в этом отношении. В связи с этим делегат Греции предложил, чтобы УППКБП-АГ в ходе своей работы рассмотрела и предложение Бразилии, и европейскую модель. Сославшись на пункт действий b) этого документа, делегат Греции указал, что он не убежден в необходимости подготавливать руководящие указания по разработке государствами-членами своих программ обеспечения готовности в рамках МНМ УППКБП, что предлагается в этом пункте.

145. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов выразила поддержку документу WP/114 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА, а также ЕВРОКОНТРОЛЬ в соавторстве с Новой Зеландией), в частности предложенному подходу к управлению процессом эволюции МНМ УППКБП на основе оценки факторов риска. Вновь заявив о том, что ВП, касающиеся МНМ УППКБП, должны быть ориентированы на достижение целей, а не носить предписательный характер, как это было предложено в представленном ее государством документе WP/324, она подтвердила, что такой ориентированный на цели подход принес бы положительные результаты с точки зрения ГПБП, поскольку он повысит уровень безопасности полетов авиации во всем мире.

146. Одобрив документ WP/326 (Бразилия), делегат Коста-Рики подчеркнул, что в нем другим государствам предоставляется хорошая возможность узнать о преимуществах проведения самооценки в рамках МНМ УППКБП и коллегиальной оценки в рамках программы обеспечения готовности. Подчеркнув, что такие оценки особенно важны с учетом ограниченности ресурсов Организации, предназначенных для мероприятий в рамках МНМ УППКБП, он отметил, что они могли бы повысить устойчивость систем контроля за обеспечением безопасности полетов, особенно в тех государствах, которым приходится долго ждать проведения полной проверки в рамках МНМ УППКБП. Делегат Коста-Рики указал, что в этой связи следует дополнительно рассмотреть предложения, внесенные Бразилией в документе WP/326.

147. Делегат Никарагуа высказался в поддержку документов WP/259 [Венесуэла (Боливарианская Республика)] и WP/324 (Объединенные Арабские Эмираты).

148. Подтвердив, что МНМ УППКБП является одним из прекрасных инструментов для оценки и повышения уровня безопасности полетов авиации, наблюдатель от КАНСО подчеркнул, что укрепление и обновление этой программы проверок позволит получать более

важную, надежную, точную и актуальную информацию, особенно если управление ею будет осуществляться на основе оценки факторов риска. По этой причине КАНСО была рада получить приглашение от ИКАО стать членом УППКБП-АГ.

149. Отвечая на некоторые из поднятых вопросов, заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля отметил, что Совету ежегодно представляется доклад о ходе осуществления МНМ УППКБП. В отношении взаимной поддержки МНМ УППКБП и УППАБ-МНМ он подтвердил, что тот факт, что в документе WP/23 представлен сводный доклад о ходе работы по обеим программам проверок, является четким свидетельством тесного сотрудничества и координации в рамках Секретариата по этому вопросу. Что касается графика выполнения рекомендаций GEUSR, то, как подчеркнул заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля, Генеральный секретарь выделил определенные ресурсы, для того чтобы его можно было завершить в течение двухлетнего периода, что и было запланировано Секретариатом на данный момент. Он отметил, что Секретариат в настоящее время занимается выполнением рекомендаций GEUSR из группы А и группы В, что является очень трудной задачей. Говоря о включении ГосПБП в МНМ УППКБП, заместитель директора по вопросам мониторинга и контроля отметил, что это имело бы смысл для Секретариата, однако необходимо провести тщательную оценку, с тем чтобы убедиться в том, что Секретариат способен осуществить эту задачу надлежащим образом.

150. Подводя итоги обсуждения, Председатель указал, что Исполнительный комитет одобрил предпринимаемые ИКАО действия по осуществлению эволюции, обеспечению эффективного управления и устойчивого функционирования МНМ УППКБП. Он принял к сведению статус выполнения рекомендаций GEUSR, которые уже учитывают некоторые инициативы, затронутые Ассамблеей. Исполнительный комитет принял также к сведению работу, которую предстоит выполнить УППКБП-АГ с учетом поручений AN-Conf/13, организационные преобразования и сроки реализации эволюции МНМ УППКБП, как указано в разделах 2.2, 2.3, 2.4 и добавлении В документа WP/11 (Совет). Исполнительный комитет согласился рекомендовать, чтобы все выдвинутые в рамках пункта 13 повестки дня предложения, касающиеся УППКБП и не охваченные рекомендациями GEUSR или организационными преобразованиями, осуществленными ИКАО, были переданы на рассмотрение соответствующим группам экспертов.

Доклад о рассмотрении сферы охвата и методике УППАБ-МНМ

151. Заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей внес на рассмотрение документ WP/32, в котором Совет представил доклад о работе, проделанной Секретариатом за предыдущий трехлетний период в сотрудничестве с Исследовательской группой Секретариата по УППАБ-МНМ (SSG), по проведению всестороннего анализа сферы охвата и методики программы во исполнение поручения 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, которое было поддержано HLCAS/2. В результате этого анализа было выработано 27 рекомендаций по усовершенствованию УППАБ-МНМ, которые впоследствии с некоторыми изменениями были представлены на одобрение тридцатому совещанию Группы экспертов AVSEC (AVSECP/30). После рассмотрения Комитетом по незаконному вмешательству (UIC) итоговые 26 рекомендаций были одобрены Советом и представлены в добавлении к этому документу. Некоторые из этих рекомендаций либо уже выполнены, либо находятся в процессе выполнения.

152. В документе WP/32 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению результаты анализа сферы охвата и методики УППАБ-МНМ, выполненного во исполнение поручения 39-й сессии Ассамблеи ИКАО, которое было поддержано HLCAS/2;

- b) поручить Совету дать указания Секретариату осуществить приоритизацию этих рекомендаций, исходя из практической возможности их выполнения и наличия ресурсов;
- c) поручить Совету обеспечить постоянное совершенствование программы путем проведения на постоянной основе консультаций между Секретариатом и Исследовательской группой Секретариата по УППАБ-МНМ (SSG);
- d) призвать все государства оказывать поддержку УППАБ-МНМ путем подписания меморандумов о взаимопонимании (MoU) и проведения у них проверок в запланированные сроки;
- e) призвать государства выделять достаточные финансовые и людские ресурсы на УППАБ-МНМ для реализации этих предложений и постоянной эволюции УППАБ-МНМ.

153. Наблюдатель от АКГА, выступая от имени 54 государств-членов, представил документ WP/187 Revision No. 1 [*Необходимость укрепления Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности ((УППАБ-МНМ))*], в котором освещаются проблемы, связанные с осуществлением УППАБ-МНМ применительно к аспекту непрерывного мониторинга, используемым методикам, числу руководителей групп и подготовке NCSM.

154. В документе WP/187 Revision No. 1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в этом документе;
- b) поручить Секретариату продолжить отличную работу, которую проводит SSG по рассмотрению сферы охвата и методики УППАБ-МНМ для обеспечения постоянного совершенствования Программы;
- c) поручить Совету применять более четкие и прозрачные критерии для определения деятельности в рамках УППАБ-МНМ, что соответствует принципам УППАБ-МНМ;
- d) поручить Секретариату разработать и внедрить механизм технологического мониторинга, аналогичный OLF, которая применяется в рамках МНМ УППКБП, с тем чтобы ИКАО могла непрерывно получать и анализировать данные об эффективности обеспечения авиационной безопасности государствами-членами;
- e) поручить Секретариату рассмотреть вопрос об увеличении числа руководителей групп в рамках УППАБ-МНМ для привлечения специалистов по проверке авиационной безопасности из регионов;
- f) поручить Секретариату организовать на региональном уровне регулярные учебные программы или семинары по УППАБ-МНМ для NCSM и призвать государства-члены воспользоваться этой инициативой.

155. Делегат Кубы представила документ WP/390, в котором излагаются соображения ее государства о выводах последней проверки по линии УППАБ-МНМ, ее выполнении и используемой методике УППАБ-МНМ.

156. В документе WP/390 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в этом документе;
- b) просить ИКАО рассмотреть аспекты, включенные в подпункты а)–е) пункта 3.2 этого документа, в целях пересмотра и усовершенствования УППАБ-МНМ;
- c) поддержать рекомендации Совета ИКАО, содержащиеся в его докладе о сфере охвата и методике УППАБ-МНМ (WP/32).

Обсуждение

157. Делегат Испании выразил удовлетворение в связи с предложениями Кубы, содержащимися в документе WP/390 и направленными на совершенствование УППАБ-МНМ, в частности в том, что касается дальнейшего повышения качества подготовки проверяющих для обеспечения последовательности в толковании проверяемых стандартов. Он предложил пригласить Кубу к участию в текущей работе SSG.

158. Делегат Италии поблагодарил Секретариат и SSG за их усилия, позволившие провести комплексный анализ сферы охвата и методики УППАБ-МНМ, и выразил глубокую признательность за одобренные рекомендации, изложенные в добавлении к документу WP/32, и поддержал их. Он подтвердил, что указанный анализ позволит укрепить доверие к глобальной системе авиационной безопасности и точнее отразить, насколько требования соблюдаются на практике. Делегат Италии выразил также поддержку укреплению основанного на оценке риска подхода к приоритизации деятельности УППАБ-МНМ и к использованию матрицы показателей соблюдения. Он одобрил также документ WP/187 Revision No. 1 (АКГА), в частности содержащееся в нем предложение об организации на региональном уровне регулярных учебных программ или семинаров по УППАБ-МНМ для национальных координаторов.

159. Делегат Мали высказался в поддержку трех документов, представленных Советом по пункту 13 повестки дня (WP/23, WP/11 и WP/32). Поддержав также документ WP/187 Revision No. 1, поскольку его государство является членом АКГА, он вновь подчеркнул важность увеличения числа руководителей групп УППАБ-МНМ для привлечения специалистов по проверке авиационной безопасности из регионов в соответствии с пунктом действий е) этого документа. Делегат Мали подчеркнул, что проверки в рамках УППАБ-МНМ приведут к повышению среднего показателя эффективной реализации на глобальном уровне. Он отметил, что Мали, чей показатель в ходе проверки в рамках УППАБ-МНМ в 2009 году эффективной реализации составил 64%, в течение последних трех лет безуспешно обращалась с просьбой о проведении еще одной проверки, и просил дать разъяснения по этому поводу.

160. Делегат Соединенных Штатов Америки указал, что его государство поддерживает документ WP/32 (Совет) и признает усилия, предпринимаемые в целях совершенствования УППАБ-МНМ. Вместе с тем Соединенные Штаты Америки подчеркнули, что необходимо ускорить принятие мер, поскольку для подготовки утвержденных рекомендаций по результатам проведения всестороннего анализа УППАБ-МНМ, которые приводятся в добавлении к документу, потребовалось целых три года, а для их выполнения может потребоваться еще один трехлетний период. Соединенные Штаты Америки подчеркнули также, что эти рекомендации являются отправной точкой для необходимой реформы УППАБ-МНМ, а не ее конечным пунктом. Соединенные Штаты Америки по-прежнему настроены оказывать поддержку Секретариату в его усилиях по дальнейшему совершенствованию УППАБ-МНМ.

161. Напомнив о том, что HLCAS/2 призвала провести фундаментальное комплексное рассмотрение УППАБ-МНМ, с тем чтобы обеспечить доверие к международной системе авиационной безопасности, делегат Соединенного Королевства поздравил ИКАО с прекрасной работой, проделанной SSG по рассмотрению сферы охвата и методики УППАБ-МНМ и продвижению в деле выполнения амбициозных целей этой Конференции высокого уровня. Он подчеркнул, что Соединенное Королевство приветствовало перечень рекомендаций по реформе, утвержденный Советом на основе рекомендаций AVSECP/30 и содержащийся в добавлении к документу WP/32, и настоятельно рекомендовал Ассамблее ускорить их выполнение, используя инновации и проявляя гибкость в целях преодоления препятствий, а также учесть в рамках программы передовую практику государств и отрасли применительно к проведению проверок, особенно передовую практику в целях своевременного устранения недостатков. Соединенное Королевство также настоятельно призвало Секретариат сосредоточить внимание на практическом осуществлении стандартов Приложения 17 "Безопасность", а не на их

соблюдении на бумаге. Направленность на практическое осуществление позволит государствам и аэропортам точно выявлять и устранять наиболее уязвимые места, что, в свою очередь, будет способствовать повышению стандартов авиационной безопасности во всем мире, обеспечивая защиту пассажиров и авиакомпаний. Соединенное Королевство настоятельно призвало Ассамблею не сомневаться в необходимости реформирования УППАБ-МНМ и ставить смелые цели и с удовлетворением предоставило Секретариату дополнительные ресурсы для выполнения следующего этапа работы.

162. Выразив поддержку документу WP/32 (Совет), делегат Объединенных Арабских Эмиратов рекомендовал разработать толкование стандартов, соблюдение которых подвергается проверке, в форме технических инструкций или других приемлемых средств установления соблюдения, которые могли бы использоваться государствами и проверяющими в рамках УППАБ-МНМ. Он поддержал также документ WP/187 Revision No. 1 (АКГА). Сославшись на пункт действий d) этого документа, касающийся разработки и внедрения механизма технологического мониторинга УППАБ-МНМ, аналогичного OLF УППАБ-МНМ, делегат Объединенных Арабских Эмиратов подчеркнул необходимость рассмотрения вопроса о необходимых для этого ресурсах, а также о способах защиты такого механизма.

163. Делегат Судана, государства – члена АКГА, высказался также в поддержку документа WP/187 Revision No. 1.

164. Поддержав документ WP/32, в котором представлены утвержденные рекомендации по результатам проведения всестороннего анализа УППАБ-МНМ, делегат Франции подчеркнул, что реформирование этой программы является одной из первоочередных задач для его государства, что было подчеркнуто в ходе последней Ассамблеи, а также на NLCAS/2. По мнению Франции, крайне важно проводить проверки в рамках УППАБ-МНМ, которые позволяют получить достоверную информацию об эффективной реализации мер по обеспечению авиационной безопасности на местах и помогают государствам, в которых осуществляются такие проверки, проводить необходимые работы по усовершенствованию таких мер, поскольку это способствует повышению авиационной безопасности не только на уровне государств, но и на региональном и глобальном уровнях, а также повышает эффективность самой программы.

165. Делегат Франции высоко оценил результаты, достигнутые Секретариатом и SSG, членом которой является его государство, и подчеркнул необходимость того, чтобы Ассамблея поддержала работу Группы, и чтобы такая работа была продолжена. Подчеркнув необходимость безотлагательного осуществления реформы УППАБ-МНМ, он настоятельно призвал Секретариат и SSG продолжать свою деятельность в этом отношении при поддержке государств. Делегат Франции подчеркнул, что следует обеспечить возможность измерения результатов реформы программы, что включает повышение качества подготовки проверяющих, для обеспечения последовательного толкования Стандартов Приложения 17 и укрепления основанного на учете факторов риска подхода к определению приоритета мероприятий по проверке и определению сферы охвата и продолжительности проверок.

166. Делегат Южной Африки решительно поддержал и высоко оценил работу, проделанную Секретариатом совместно с SSG по проведению комплексного обзора сферы охвата и методики УППАБ-МНМ, что описано в документе WP/32. Поскольку Южная Африка считает эту работу очень важной и неотложной, она поддерживает ее продолжение, а также придание ей первоочередного значения. Будучи членом АКГА, Южная Африка выразила мнение о том, что в документе WP/187 Revision No. 1 затрагиваются также некоторые очень важные вопросы, которые необходимо решить, и предложила передать их на дальнейшее рассмотрение SSG. Аналогичным образом, Южная Африка предложила передать на рассмотрение SSG сделанные Кубой в документе WP/390 предложения.

167. Делегат Нигерии, еще одного члена АКГА, также поддержал документ WP/187 Revision No. 1 о необходимости укрепления УППАБ-МНМ. Он напомнил, что Программа была создана в целях содействия обеспечению глобальной авиационной безопасности таким образом, чтобы все государства-члены соблюдали Стандарты Приложения 17 и эффективно внедряли их. Нигерия высоко оценила проделанную к настоящему времени работу по укреплению УППАБ-МНМ, однако, по ее мнению, необходимость в укреплении программы и обеспечении ее постоянного совершенствования все еще существует. В связи с этим она решительно поддерживает действия, предложенные в документе, в том числе относительно требующих улучшения областей, о которых говорится в разделе 2 этого документа. Нигерия поддержала также документ WP/32 (Совет).

168. Делегат Колумбии выразил поддержку документу WP/32, а также замечаниям, высказанным делегатами Соединенных Штатов Америки и Франции в отношении необходимости ускорить выполнение 26 утвержденных рекомендаций по результатам проведения всестороннего анализа УППАБ-МНМ, содержащихся в добавлении к документу WP/32. Он выразил также поддержку документу WP/390 (Куба).

169. Делегат Республики Корея указал, что его государство поддерживает также указанные утвержденные рекомендации, выполнение которых, как ожидается, позволит повысить доверие к глобальной системе авиационной безопасности и точно оценивать целевые показатели реализации ГПАБ. Кроме того, Республика Корея поддержала документ WP/187 Revision No. 1 (АКГА).

170. Выражая поддержку УППАБ-МНМ, делегат Аргентины высоко оценила работу, проделанную Секретариатом и SSG по рассмотрению сферы охвата и методики Программы, и поддержала утвержденные рекомендации, сделанные по его результатам. Она высказалась также в поддержку документа WP/390 (Куба) и согласилась с тем, что его следует передать SSG для дальнейшего рассмотрения в целях совершенствования УППАБ-МНМ. Напомнив о выступлении заместителя директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей при представлении документа WP/23, делегат Аргентины подчеркнула важность упорядочения всех должностей руководителей групп УППАБ-МНМ в рамках программы проверок.

171. Отметив, что Ассамблея уже провела три раунда обсуждения УППАБ-МНМ с начала осуществления программы в 2013 году, делегат Китая внес следующие три предложения: предложить ИКАО подготовить сводный обзор опыта государств применительно к успешным проверкам в рамках УППАБ-МНМ и распространить его, соблюдая при этом принцип конфиденциальности; создать систему управления авиационной безопасностью по образцу системы управления безопасностью полетов (СУБП) ГПБП и включить ее в ГПАБ; обозначить в качестве конечной цели, чтобы каждое государство имело возможность проводить свои собственные проверки в части, касающейся авиационной безопасности, и принимать свои собственные меры по обеспечению качества.

172. Делегат Перу высказался в поддержку УППАБ-МНМ и соответствующего документа WP/32 (Совет).

173. Делегат Объединенной Республики Танзания одобрил также документ WP/32, в частности пункт действий е), в котором содержится призыв к государствам выделять достаточные финансовые и людские ресурсы на УППАБ-МНМ для реализации изложенных в документе предложений и постоянной эволюции УППАБ-МНМ. Поскольку его государство является членом АКГА, он поддержал также документ WP/187 Revision No. 1 и подчеркнул важность этого документа.

174. Делегат Никарагуа высказался в поддержку документа WP/390 (Куба), а также документа WP/32 (Совет).

175. Делегат Демократической Республики Конго поблагодарил Секретариат и SSG за прекрасные результаты их работы по рассмотрению сферы охвата и методики УППАБ-МНМ, описанной в документе WP/32, который он поддержал. Поскольку его государство является членом АКГА, он также поддержал документ WP/187 Revision No. 1, в частности пункт действий f), в котором содержится призыв организовать на региональном уровне регулярные учебные программы или семинары по УППАБ-МНМ для NCMC по тому же принципу, который сейчас применяется в отношении МНМ УППКБП.

176. Заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей с признательностью отметил поддержку, которая была выражена в отношении работы SSG, состоящей главным образом из высококвалифицированных экспертов государств в области авиационной безопасности. Он подчеркнул, что, хотя подавляющее большинство из 26 утвержденных рекомендаций по результатам проведения всестороннего анализа УППАБ-МНМ либо уже выполнены, либо находятся в процессе выполнения, работа SSG все еще продолжается, учитывая серьезные ожидания в отношении постоянного совершенствования программы. Напоминая о том, что SSG открыта для получения новых вкладов, заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей указал, что предложения, представленные Кубой и АКГА в документах WP/390 и WP/187 Revision No. 1, соответственно, являются весьма интересными и будут должным образом учтены. В этой связи он пояснил, что единственное предложение АКГА, которое еще не было учтено в указанных утвержденных рекомендациях, касается разработки и внедрения механизма технологического мониторинга, аналогичного механизму OLF МНМ УППКБП. Заместитель директора по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей напомнил, что вопрос о создании такого механизма для УППАБ-МНМ уже обсуждался и был решительно отвергнут государствами по соображениям безопасности данных, учитывая конфиденциальный характер подлежащей обработке информации и дополнительную нагрузку, которую он будет создавать для государств и Секретариата.

177. Подводя итоги обсуждения, Председатель указал, что Исполнительный комитет признал прекрасные результаты работы SSG, представленные в документе WP/32, включая 26 подготовленных рекомендаций по совершенствованию УППАБ-МНМ. Исполнительный комитет отметил, что эти рекомендации следует выполнить как можно быстрее, с тем чтобы повысить уверенность в эффективности методики проведения проверок и улучшить показатели соблюдения Стандартов Приложения 17 на местном, региональном и глобальном уровнях. В связи с этим Совету было поручено определить очередность выполнения предложенных рекомендаций и обеспечить выделение достаточных ресурсов на реализацию УППАБ-МНМ.

178. Исполнительный комитет согласился с тем, что, хотя многие из предложений, содержащихся в документе WP/187 Revision No. 1 (АКГА), уже отражены в рекомендациях, представленных в документе WP/32, их следует передать SSG для дальнейшего рассмотрения. Кроме того, он согласился с тем, что предложения, изложенные в документе WP/390 (Куба), подлежат рассмотрению в рамках SSG в целях дальнейшего совершенствования программы и что к участию в работе SSG следует привлекать любое государство, желающее поделиться своим экспертным опытом.

179. Кроме того, Исполнительный комитет также выступил в поддержку постоянного совершенствования УППАБ-МНМ путем проведения консультаций с SSG и призвал государства поддержать Программу, подписав MoU, согласившись на проведение проверок в запланированные сроки и выделив достаточные финансовые и людские ресурсы, необходимые для реализации и дальнейшей эволюции УППАБ-МНМ.

Прочие вопросы

Пункт 14 повестки дня. Программы упрощения формальностей

180. Председатель согласился с особой просьбой наблюдателя от Международной федерации членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) представить документ WP/297 (*Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*), поскольку ей необходимо уехать до рассмотрения Исполнительным комитетом пункта 14 повестки дня (EX/6).

181. Наблюдатель от ACVFFI отметила, что в документе WP/297 упоминалось о том, что в ответ на резолюцию A32-7 Ассамблеи ИКАО опубликовала циркуляр 285 *"Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"*, который затем был заменен документом Doc 9998 *"Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* и соответствующим руководством (Doc 9973). В документе было подчеркнуто, что, хотя принципы оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям значительно изменились с 2001 года, этот прогресс не нашел отражения в данных УППКБП, а также акцентировалось внимание на необходимости продолжать работу в соответствии с упомянутыми основными принципами ИКАО и инициативой NCLB.

182. В документе WP/297 Ассамблее предлагается:

- a) снова поручить Совету рассмотреть вопрос повышения статуса Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, содержащей рекомендацию государствам разработать законодательство, нормы и/или принципы по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, до международного стандарта, с тем чтобы поощрять и упрощать введение таких норм по всему миру;
- b) настоятельно рекомендовать Совету продолжать осуществлять контроль за реализацией соответствующих положений в рамках МНМ УППКБП на том же уровне;
- c) поручить Совету рассмотреть вопрос о разработке нового положения Приложения 9 с целью обеспечить, чтобы эксплуатанты воздушных судов и аэропортов разрабатывали планы по оказанию своевременной и соответствующей помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

183. Кроме того, наблюдатель от ACVFFI предложила Совету от имени ее Федерации провозгласить конкретный день в году (например, 20 февраля) *Международным днем пострадавших в авиационных происшествиях и их семей* в целях повышения осведомленности как о предотвращении авиационных происшествий, так и об *Основных принципах ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Doc 9998) и о соответствующем руководстве (Doc 9973). Напомнив, что девиз ACVFFI звучит следующим образом: *"Пострадавшие помогают пострадавшим"*, она настоятельно призвала Исполнительный комитет рекомендовать пленарному заседанию утвердить меры, изложенные в документе WP/297, а также дополнительное предложение ACVFFI.

184. Вышеизложенное выступление наблюдателя от ACVFFI было принято к сведению и будет учтено при рассмотрении Исполнительным комитетом пункта 14 повестки дня.

185. Заседание закрылось в 17:00.

Протокол пятого заседания
(Воскресенье, 29 сентября 2019 года, 9:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация
- *Определение ИКАО глобальных тенденций в области окружающей среды. Текущие и будущие уровни авиационного шума и эмиссии*
 - *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*
 - Документы, представленные Финляндией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)
 - Документ, представленный Австралией в соавторстве с Новой Зеландией
 - Документ, представленный Коста-Рикой в соавторстве с государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)
 - Документ, представленный Катаром
 - Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
 - Документ, представленный Российской Федерацией
 - Документ, представленный Международным советом аэропортов (МСА) и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)
 - Документ, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)
 - Документ, представленный МСА
 - Информационный документ, представленный государствами-членами Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА)
 - Информационный документ, представленный Индией
 - Информационный документ, представленный Южной Африкой
 - Информационный документ, представленный Чили
 - Информационный документ, представленный МСА
2. Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация
- *Международная авиация и изменение климата*

- *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*
- Документ, представленный государствами – членами КОСЕСНА
- Документ, представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА
- Документ, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 государств-членов
- Документ, представленный Гватемалой в соавторстве с государствами – членами ЛАКГА
- Документ, представленный Кенией
- Документ, представленный Мексикой
- Документ, представленный Доминиканской Республикой
- Документ, представленный МСА, КАНСО, ИАТА, Международным советом деловой авиации (МСДА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), координируемыми Группой действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ)
- Документ, представленный МСДА
- Информационный документ, представленный государствами – членами КОСЕСНА
- Информационный документ, представленный Российской Федерацией и Китаем
- Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой
- Информационный документ, представленный Индонезией
- Информационный документ, представленный Японией
- Информационный документ, представленный Германией
- Информационный документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Информационные документы, представленные Международной коалицией за устойчивое развитие авиации (ИКСА)
- Информационный документ, представленный МСА

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация

1. Исполнительный комитет рассмотрел пункт 15 повестки дня на основе двух основных рабочих документов, представленных Советом [WP/54 и WP/57], и соответствующих документов, представленных государствами и международными организациями.

Текущие и перспективные тенденции в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей

2. Заместитель директора по вопросам окружающей среды (DD/ENV) представил документ WP/54, в котором сообщается об оценке тенденций в области окружающей среды,

проведенной Комитетом ИКАО по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в отношении нынешнего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей. В целом согласно тенденциям, уровень авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, как ожидается, будет продолжать расти, но более медленными темпами, чем рост объемов международного воздушного движения. Эти тенденции представляются Ассамблее для использования в качестве основы при принятии решений по вопросам, связанным с окружающей средой. Ассамблее предлагается одобрить использование представленной в документе WP/54 информации об определенных ИКАО глобальных тенденциях в области окружающей среды в качестве единой и достоверной информационной основы для принятия решений по вопросам окружающей среды и поручить представить обновленную информацию по этой теме следующей сессии Ассамблеи.

3. Председатель отметил, что в соответствии с упомянутым предлагаемым действием Исполнительный комитет: признал, что важно иметь единую надежную информационную основу для обоснованного обсуждения и принятия решений; подчеркнул, что определенные ИКАО глобальные тенденции в области окружающей среды представляют собой консенсусное соглашение между всеми заинтересованными сторонами; рекомендовал одобрить экологические тенденции, представленные в документе WP/54, в качестве основы для принятия решений по экологическим проблемам и представить на следующей Ассамблее обновленную информацию об экологических тенденциях.

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

4. Затем заместитель директора по вопросам окружающей среды представил документ WP/57, в котором сообщается о прогрессе, достигнутом ИКАО после 39-й сессии Ассамблеи (А39) по вопросам, касающимся гражданской авиации и окружающей среды, в целях увязки предлагаемых изменений к резолюции А39-1 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*" с текущей ситуацией.

5. В документе освещаются такие достижения в ходе работы, как получение согласия САЕР/11 относительно предлагаемого нового Стандарта на массу и на количество эмиссии нелетучих твердых частицы (нЛТЧ) для авиационных двигателей тома II Приложения 16; комплексное экспертное исследование технологий в области воздушных судов и двигателей, подробная информация о котором приводится в добавлении А к документу WP/57; работа над сборником электронных документов "Комплект материалов для создания экологичных аэропортов" и по вопросам, касающимся связанных с участием населения аспектах внедрения навигации, основанной на характеристиках (РВН); работа по вопросу авиационного шума, в том числе прогресс в разработке новых стандартов по шуму для будущих сверхзвуковых воздушных судов, а также проведение САЕР исследования в области сверхзвукового полета. Исполнительному комитету предлагается рекомендовать пленарному заседанию принять представленное в добавлении В к документу WP/57 пересмотренное *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*.

6. Комитет признал значительный прогресс, достигнутый ИКАО в решении проблемы воздействия шума и эмиссии, а также подчеркнул важность того, чтобы ИКАО внимательно следила за инновационными технологиями в области охраны окружающей среды и другими технологиями, которые могут оказывать влияние на окружающую среду, включая результаты поиска новых источников энергии для авиации и оценку их воздействия на шум и эмиссию.

7. Затем делегат Швейцарии внес на рассмотрение документ WP/103 (*Разработка сверхзвуковых самолетов, приемлемых для общественности, на основе дозвуковых стандартов*), который был представлен Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА. В документе подчеркивается, что, хотя европейские государства признают значение технологических инноваций, они полагают весьма важным обеспечить, чтобы разработка гражданских сверхзвуковых самолетов не подрывала значительные усилия, которые предпринимались на протяжении многих лет с целью уменьшить воздействие авиации на окружающую среду в том, что касается шума и эмиссии, и не оказывала неблагоприятного или непропорционального воздействия на безопасность полетов, пропускную способность и эксплуатацию. В этой связи в документе WP/103 представлен обзор стандартов и ограничительных уровней, которым должны соответствовать новейшие сверхзвуковые самолеты для обеспечения благополучия воздушного транспорта. В нем подчеркивается, что, если задача роста авиационного сектора сохраняет актуальность, то важно обеспечить, чтобы стандарты на авиационный шум и эмиссию гарантировали, что текущие уровни защиты окружающей среды не будут ухудшаться. Признавая технологические различия между дозвуковыми и сверхзвуковыми воздушными судами, европейские государства полагают, что эти два класса воздушных судов в основном схожи и будут конкурировать за одних и тех же пассажиров, за одно воздушное пространство и доступ к аэропортам, использующим одну и ту же авиационную систему. В этой связи в отношении эксплуатации этих двух классов воздушных судов должен применяться один и тот же набор экологических стандартов.

8. В заключение своего выступления делегат Швейцарии отметил, что, по мнению европейских государств, для введения в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов необходимо разработать свод правил, стандартов и рекомендуемой практики в отношении шума, эмиссии, безопасности полетов и эксплуатации. В этой связи государства приветствовали проведение САЕР исследования в области сверхзвукового полета и ждут его результатов. Делегат Швейцарии подчеркнул, что, в частности, его государство уже много лет назад законодательно запретило полеты сверхзвуковых воздушных судов над своей территорией и что законодательные органы готовы рассмотреть вопрос об отмене этого запрета только в том случае, если будет наглядно продемонстрировано, что полеты со сверхзвуковой скоростью не создадут для общественности дополнительных и неприемлемых трудностей.

9. В документе WP/103 Ассамблее предлагается:

- a) подтвердить, что ограничение или уменьшение числа людей, подвергающихся воздействию авиационного шума, является постоянной и коллективной ответственностью всех заинтересованных сторон авиационного сектора;
- b) подтвердить, что любой проект сверхзвукового воздушного судна должен быть нацелен на соответствие самым последним стандартам шума для дозвуковых воздушных судов, с тем чтобы избежать отката назад в проведенной до настоящего времени работе, направленной на уменьшение авиационного шума в источнике;
- c) подтвердить, что стандарт на CO₂ должен разрабатываться на основе стандарта для дозвуковых воздушных судов и что следует обновить существующий текст главы 3 тома II Приложения 16, касающийся эмиссии;
- d) поручить Совету на основе имеющейся информации и использования соответствующих механизмов проанализировать Приложения и другие документы по этой тематике, с тем чтобы обеспечить в них учет проблем, которые эксплуатация сверхзвуковых воздушных судов может создавать для общественности;

- e) подтвердить важность, которую она придает тому, чтобы в результате эксплуатации сверхзвуковых гражданских воздушных судов как на сверхзвуковой, так и на дозвуковой скорости не создавалось неприемлемых для обществу ситуаций;
- f) подтвердить, что интеграция сверхзвуковых гражданских воздушных судов в деятельность аэропортов и в систему ОрВД не должна оказывать неблагоприятного воздействия на эксплуатацию, безопасность полетов и окружающую среду;
- g) поручить Совету при участии Аэронавигационной комиссии (АНК) и САЕР оценить воздействие (на безопасность полетов, эксплуатацию и окружающую среду) сверхзвуковых операций при их осуществлении в рамках аэронавигационной системы, в аэропортах и вокруг них, и, по мере необходимости, предложить любые меры по смягчению последствий.

10. Делегат Польши внес на рассмотрение документ WP/104 (*Управление воздействием на окружающую среду вокруг аэропортов*), который был представлен также Финляндией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА. В документе отмечается, что, несмотря на значительный прогресс, достигнутый авиационным сектором в деле смягчения воздействия на окружающую среду, шум и эмиссии все чаще приводят к проблемам со здоровьем. В нем признается, что *сбалансированный подход ИКАО к управлению авиационным шумом* является наиболее рентабельным способом решения проблем, вызванных шумом, и подчеркивается, что для того, чтобы он оставался эффективным инструментом, его нужно применять надлежащим образом и поддерживать в актуальном состоянии каждый из его четырех основных элементов, с тем чтобы они могли использоваться в рамках общего сбалансированного подхода. Для их поддержания в актуальном состоянии необходимо учитывать технологические усовершенствования, растущий спрос на воздушные перевозки, урбанизацию и аспекты охраны здоровья человека.

11. В документе WP/104 Ассамблее предлагается:

- a) подтвердить, что меры, направленные на уменьшение последствий воздействия авиации, связанных с шумом и качеством воздуха вокруг аэропортов, должны по-прежнему занимать центральное место в будущей политике на международном, национальном и региональном уровнях;
- b) подтвердить важность экологических целей ИКАО для (1) ограничения или сокращения количества людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума, (2) ограничения или уменьшения воздействия авиационной эмиссии на качество местного воздуха;
- c) поддержать сбалансированный подход ИКАО и необходимость своевременного обновления всех четырех основных элементов [для поддержания в актуальном состоянии], с тем чтобы обеспечить сохранение его эффективности как инструмента управления шумом в аэропортах;
- d) принять к сведению, что состав глобального парка воздушных судов по прошествии времени эволюционировал с появлением на рынке новых технологий, поэтому в 2017 году только 2,5% от общего числа полетов в Европе было выполнено "воздушными судами главы 3", и что некоторые аэропорты уже ввели эксплуатационные ограничения в отношении воздушных судов, соответствующих требованиям главы 3;
- e) постановить, что будет рассмотрен вопрос об обновлении формулировки, существующей с 2001 года в представленном в добавлении E разделе "Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом", резолюции А39-1 Ассамблеи ИКАО, с тем чтобы разрешить эксплуатационные ограничения

в отношении "воздушных судов главы 4" с максимальной взлетной массой (МТОМ) в 55 000 кг и более, а также воздушных судов, сертифицированных по более старым Стандартам, если это обосновано в рамках сбалансированного подхода ИКАО;

- f) принять к сведению возрастающую важность комплексного подхода к управлению качеством воздуха вокруг аэропортов, в особенности для управления воздействием на него эмиссии воздушных судов и аэропортового оборудования.

12. Затем делегат Австралии представил документ WP/226 [*Авиационный шум, создаваемый дистанционно пилотируемыми воздушными судами (ДПВС)*], соавтором которого выступила Новая Зеландия. В документе признается объем работы, проводимой ИКАО в отношении ДПВС, особенно в области обеспечения безопасности полетов, аэронавигации и авиационной безопасности, а также подчеркивается вопрос, возникший в связи с воздействием полетов ДПВС на местное население, особенно в том, что касается шума. В документе описывается опыт Австралии, которая в 2019 году утвердила ограничение на количество полетов ДПВС для доставки грузов в жилые районы нескольких своих городов, а также проблемы, с которыми сталкиваются регулирующие органы во всем мире, в частности, в связи с отсутствием в настоящее время стандартов ИКАО в отношении шума от ДПВС. Ассамблее предлагается призвать государства обмениваться опытом в области решения вопросов, связанных с авиационным шумом, создаваемым при выполнении полетов ДПВС, особенно в местах плотной застройки и жилых районах.

13. Делегат Коста-Рики представил документ WP/412 (*Прогресс и достижения гражданской авиации Латинской Америки в области авиационного шума и качества местного воздуха*), соавторами которого выступили государства – члены ЛАКГА. В документе представлен прогресс, достигнутый Латиноамериканским регионом в области охраны окружающей среды, авиационного шума и качества местного воздуха в соответствии с Приложением 16 и резолюцией А39-1 Ассамблеи. В нем подчеркивается, что государства – члены ЛАКГА проактивно продвигают инициативы в области улучшения экологических показателей посредством действий по снижению авиационного шума, повышению качества местного воздуха, снижению эмиссии парниковых газов и планирования аэропортовых объектов, что привело к разработке аэронавигационных правил и проведению масштабных мероприятий, принесших положительные результаты.

14. В документе WP/412 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в этом документе;
- b) принять к сведению прогресс, достигнутый государствами Латинской Америки в области охраны окружающей среды, и инициативы по внедрению стандартов ИКАО в этой сфере;
- c) продолжать повышать потенциал государств путем проведения семинаров и практикумов по охране окружающей среды;
- d) продвигать конкретные меры, позволяющие развивающимся государствам получить доступ к финансированию и передаче технологий.

15. Делегат Катара представил документ WP/140 (*Предложение об учреждении региональных групп планирования и осуществления проектов по охране окружающей среды от воздействия авиации*), в котором подчеркивается, что с учетом высоких темпов развития деятельности по охране окружающей среды в масштабе мировой авиационной отрасли крайне важно выработать комплексный подход к решению вопросов охраны окружающей среды от воздействия авиации. Это позволит обеспечить последовательную разработку и реализацию

программ по охране окружающей среды от воздействия авиации, а также наличие соответствующей международной и региональной документации путем осуществления согласованной региональной деятельности в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО. В документе предлагается учредить региональные группы планирования и осуществления проектов по охране окружающей среды от воздействия авиации (AEPPIRG), что поможет создать платформу для регионального сотрудничества в решении текущих и будущих задач в этой области. В связи с этим Ассамблее предлагается поручить Совету учредить AEPPIRGS для координации работы по подготовке планов действий по охране окружающей среды от воздействия авиации в регионах ИКАО.

16. Представляя документ WP/261 (*Взгляд Соединенных Штатов Америки на гражданские сверхзвуковые полеты*), делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что в его государстве предпринимаются усилия по разработке инновационных гражданских сверхзвуковых воздушных судов. Он подчеркнул, что Соединенные Штаты Америки поддерживают работу в этом направлении, а также проводимое САЕР исследование в области сверхзвукового полета, основанное на использовании реальных данных, с тем чтобы помочь в конечном итоге обеспечить ввод таких воздушных судов в эксплуатацию. Вместе с тем Соединенные Штаты Америки обеспокоены некоторыми предложениями, представленными Ассамблее другими государствами, учитывать при разработке стандартов в области окружающей среды нетехнические и субъективные концепции, такие как концепция "общественной приемлемости". Соединенные Штаты Америки решительно поддержали зарекомендовавший себя подход САЕР к установлению стандартов на основании реальных данных и с учетом экологических соображений (т. е. наличия технических возможностей, экономической целесообразности и экологических преимуществ). Аналогичным образом, Соединенные Штаты Америки не поддержали предложения о применении в отношении сверхзвуковых воздушных судов стандартов для дозвуковых воздушных судов или о разработке стандарта CO₂ для сверхзвуковых воздушных судов на основе такого стандарта для дозвуковых воздушных судов. Соединенные Штаты Америки считают, что наивысшая эффективность достигается ИКАО тогда, когда к любым новым инновационным технологиям, включая сверхзвуковые воздушные суда, применяются процессы выработки стандартов на базе реальных данных.

17. В документе WP/261 Ассамблее предлагается:

- a) подтвердить подход к новым и инновационным технологиям, таким как сверхзвуковая авиация, основанный на выработке стандартов на базе реальных данных, что также должно распространяться на соображения, касающиеся окружающей среды (т. е. наличие технических возможностей, экономическую целесообразность и преимущества данной технологии с точки зрения окружающей среды);
- b) согласиться с тем, что любые решения в отношении стандартов по шуму и эмиссии для новых сверхзвуковых воздушных судов должны основываться на данных и их анализе со стороны САЕР и что существующие в настоящее время стандарты по шуму и эмиссии для дозвуковой авиации могут оказаться непригодными для использования в качестве точки отчета для сверхзвуковых воздушных судов в свете технологических возможностей;
- c) согласиться с тем, что Совету необходимо уделить первостепенное внимание работе над исследованием в области сверхзвукового полета, проводимым САЕР, для того чтобы обеспечить проведение технических обсуждений в отношении будущих стандартов по взлету и посадке в самое ближайшее время.

18. Делегат Российской Федерации представил документ WP/374 (*Позиция Российской Федерации по проблеме разработки стандартов ИКАО для перспективных сверхзвуковых пассажирских самолетов*), в котором отмечается, что несколько компаний уже значительно продвинулись в разработке сверхзвуковых воздушных судов, и предполагается, что они будут сертифицированы уже в 2023–2025 годах. В документе подчеркивается, что Российская Федерация активно участвует в комплексных исследованиях перспективных сверхзвуковых пассажирских самолетов (СПС) и их силовых установок, в том числе на государственном уровне и в рамках САЕР.

19. В документе WP/374 Ассамблее предлагается:

- a) поручить Совету рассмотреть возможность приоритизации вопросов, связанных с разработкой SARPS ИКАО для СПС, с учетом необходимости при этом тесной и эффективной координации деятельности отдельных групп экспертов АНК и САЕР;
- b) принять к сведению, что Российская Федерация, опираясь на свой богатый опыт создания СПС первого поколения и результаты последующих исследований перспективных СПС нового поколения [проекты применительно к высокоскоростным сверхзвуковым воздушным судам (HISAC) и правилам и нормам для обеспечения низких уровней звукового удара (RUMBLE)], готова при необходимости предоставить ресурсы для поддержки этого важного направления ИКАО.

20. Наблюдатель от МСА внес на рассмотрение документ WP/260 (*Управление шумом в аэропортах*), представленный МСА и КАНСО. В документе подчеркивается, что обе организации приветствовали документ WP/57, в частности предложение Совета ИКАО о включении упоминания привлечения населения и циркуляра 351 ИКАО "Привлечение населения к организации охраны окружающей среды от воздействия авиации" в проект приведенной в добавлении к документу обновленной резолюции "Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха". Кроме того, МСА и КАНСО предложили скорректировать содержание пункта 5 преамбулы приведенного в добавлении С текста, включив в него привлечение населения в качестве сквозного элемента *сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом*.

21. В этой связи в документе подчеркивается, что все больше людей и сообществ негативно относятся к аэропортам и деятельности авиации. Кроме того, недавние события, например, внедрение PBN, и возможное появление новых сверхзвуковых воздушных судов, могут усложнить вопрос управления авиационным шумом. Таким образом, авиационная отрасль должна обеспечить эффективное управление шумом на основе решений, эффективных для всех заинтересованных сторон. В документе подчеркивается, что несмотря на важность абсолютных показателей шума, согласно исследованиям, на долю акустических факторов приходится приблизительно 30% в оценке раздражающего воздействия авиационного шума на население. МСА и КАНСО рекомендуют государствам и отрасли лучше изучить оставшиеся 70%, с тем чтобы соответствующим образом разрабатывать и планировать политику и меры.

22. В документе WP/260 признается, что *сбалансированный подход ИКАО к управлению авиационным шумом* представляет собой политическое решение, выработанное на местном уровне, которое определяет меры по снижению шума в аэропортах и вокруг них. МСА и КАНСО считают, что сбалансированный подход ИКАО должен оставаться основой для регулирования уровня авиационного шума во всем мире, поскольку он представляет согласованную на глобальном уровне рамочную структуру, подходящую для авиации как международной отрасли, и одновременно

признает наличие различных местных ситуаций в аэропортах, предусмотрев необходимую гибкость для их учета.

23. В документе WP/260 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению мнения МСА и КАНСО относительно управления шумом вокруг аэропортов;
- b) просить Совет продолжать изучение понимания неакустических факторов в качестве средства возможной поддержки в разработке политики, которая надлежащим образом будет решать проблему раздражающего воздействия шума на население;
- c) просить Совет включить привлечение населения в сбалансированный подход ИКАО в качестве сквозного элемента.

24. Представляя документ WP/175, наблюдатель от ИАТА подчеркнул, что работа ИКАО по устранению воздействия авиации на окружающую среду, в частности разработка международных стандартов, имеет основополагающее значение для обеспечения устойчивости воздушного транспорта. Стандарты ИКАО являются одним из важных средств обеспечения технологических усовершенствований и предсказуемости регулирования для авиакомпаний. Учитывая международный характер воздушного транспорта и длительный срок службы воздушных судов, авиакомпаниям нужно быть уверенными в том, что воздушные суда, сертифицированные в соответствии со всеми применимыми Стандартами ИКАО, могут эксплуатироваться во всем мире без неоправданных ограничений, которые мешают международному воздушному транспорту.

25. В документе WP/175 Ассамблее предлагается:

- a) подтвердить, что стандарты ИКАО в области экологической сертификации были разработаны в целях сертификации, а не предназначены служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов;
- b) обратить внимание на мнение ИАТА о том, что любые решения о сертификационных показателях для сверхзвуковых воздушных судов должны основываться на данных и результатах анализа, с тем чтобы обеспечить их соответствие кругу полномочий САЕР;
- c) вновь заявить о своей поддержке сбалансированного подхода ИКАО и настоятельно призвать государства принять его при решении проблем шума в своих аэропортах;
- d) подтвердить ранее согласованные принципы постепенного снятия с эксплуатации дозвуковых реактивных самолетов, уровень шума которых превышает требования, указанные в томе I Приложения 16, и введения местных эксплуатационных ограничений, связанных с шумом;
- e) обратить внимание на поддержку со стороны ИАТА политики ИКАО, в которой признается, что экологические сборы должны применяться только в аэропортах, испытывающих определенную проблему шума или КМВ, и что, если они будут введены, они должны быть в форме сбора, а не налога, и что собранные средства должны применяться, в первую очередь, для смягчения воздействия авиации на окружающую среду.

26. Предваря представление документа WP/225 (*Мнения МСА относительно реинтеграции сверхзвуковых воздушных судов и разработки соответствующих SARPS*), наблюдатель от МСА высказалась в поддержку документа WP/103 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА). В документе WP/225

подчеркивается, что МСА поддерживает деятельность САЕР по разработке SARPS по шуму и эмиссии сверхзвуковых воздушных судов и признает необходимость разработки в ИКАО своевременных SARPS, способствующих согласованному устойчивому развитию международной авиации. В нем подчеркивается, что повторное внедрение сверхзвуковых воздушных судов не должно подрывать усилия и достижения отрасли за последние десятилетия и что сверхзвуковые воздушные суда должны соответствовать последним стандартам ИКАО по шуму и эмиссии, как и их дозвуковые аналоги с такой же МТОМ. В документе также подчеркивается, что мир авиации должен принять соответствующие меры в свете последнего доклада Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК), в котором подтверждается необходимость снижения темпов глобального потепления до 1,5 °С выше доиндустриального уровня.

27. Что касается шума от сверхзвуковых воздушных судов, то в документе отмечается обеспокоенность МСА тем, что их эксплуатационные характеристики могут быть учтены не в полной мере, если использовать существующие методы ИКАО по сертификации шума дозвуковых судов. ИКАО необходимо решить эту проблему надлежащим образом, поскольку если этого не сделать, будут подорваны достижения и усилия авиационного сообщества, связанные со снижением шума в аэропортах и вокруг них. МСА поддержал проводимое САЕР исследование в области сверхзвукового полета и подтвердил свое полноценное участие в нем для проведения оценки вероятного воздействия на сообщества.

28. В документе WP/225 Ассамблее предлагается:

- a) признать взгляды МСА относительно разработки SARPS по сверхзвуковым воздушным судам;
- b) изменить добавление G к резолюции A39-1 Ассамблеи, убрав конкретное упоминание звукового удара;
- c) просить Совет разработать SARPS по шуму и эмиссии сверхзвуковых воздушных судов, способствующие устойчивому развитию международной авиации;
- d) признать, что появление сверхзвуковых воздушных судов не должно мешать движению других воздушных судов, приводить к потере пропускной способности или непреднамеренному снижению эффективности и воздействию на окружающую среду в других частях системы.

29. Принято к сведению, что на рассмотрение были также внесены пять следующих информационных документов: документ WP/81 [*Green paper of the Central American Corporation for Air Navigation Services (COCESNA)*], представленный государствами – членами КОЕСНА; документ WP/372 (*National green aviation policy*), представленный Индией; документ WP/409 (*Contribution and views of South Africa on the environmental protection work done by ICAO*), представленный Южной Африкой; документ WP/474 (*Promotion of green airports*), представленный Чили; документ WP/354 (*Airports' contribution to environmental protection*), представленный МСА.

Обсуждение

30. Подводя итоги представления документов, Председатель Исполнительного комитета отметил, что в ряде документов (WP/103, WP/261, WP/374, WP/175 и WP/225) затрагивается вопрос сверхзвуковых воздушных судов. Подчеркнув, что текущая работа САЕР в области сверхзвуковых воздушных судов получила широкую поддержку, он предложил, чтобы Исполнительный комитет рекомендовал Ассамблее просить Совет продолжить указанную текущую работу САЕР, отдавая приоритет проводимому САЕР исследованию в области сверхзвукового полета. Председатель признал, что в некоторых из представленных документов были высказаны

различающиеся мнения относительно подхода ИКАО к установлению стандартов, взаимосвязи между существующими стандартами для дозвуковых воздушных судов и основой для разработки новых стандартов для сверхзвуковых воздушных судов, вопроса об общественной приемлемости, а также необходимости учета вопросов безопасности полетов, аэронавигации, авиационной безопасности и других аспектов. В связи с этим он предложил Исполнительному комитету рекомендовать Ассамблее принять к сведению эти расхождения во мнениях, которые будут рассмотрены Советом после завершения технической работы САЕР.

31. По мнению делегата Египта, количество времени на представление документов и замечаний не соответствует деликатному характеру этих важных вопросов, а значит, не должно быть никаких временных ограничений для их обсуждения в Исполнительном комитете. Он поддержал документы WP/226 (Австралия), WP/374 (Российская Федерация) и WP/412 (Коста-Рика) и выразил озабоченность в отношении документов WP/104 и WP/225 (МСА).

32. Сославшись на документ WP/175 (ИАТА), делегат Мальты подчеркнул, что, хотя сертификационные стандарты по CO₂ и нЛТЧ не предназначены для использования в качестве основы для определения эксплуатационных ограничений или сборов за эмиссию, данные сертификации уровня шума и двигателей используются многими государствами для решения этих вопросов, и государства будут и впредь использовать самые достоверные из имеющихся данных. Он согласился с ИАТА в том, что разработка SARPS, касающихся сертификационных ограничений для сверхзвуковых воздушных судов, должна привести к действительной пользе для экологии, что будет подкреплено данными, в соответствии с кругом полномочий САЕР. Согласившись с мнением ИАТА о том, что четыре основных элемента сбалансированного подхода ИКАО необходимо поддерживать в актуальном состоянии, делегат Мальты отметил, что в настоящее время проводится обзор первых трех компонентов и подчеркнул, что необходимо провести также обзор четвертого компонента.

33. Делегат Греции согласилась с мнением европейских государств, выраженным в документе WP/104, о том, что *сбалансированный подход ИКАО к управлению авиационным шумом* является одним из ключевых элементов в деле достижения экологических целей ИКАО в отношении шума, который обеспечивает, что ИКАО продолжает предоставлять средства для защиты здоровья населения. Она вновь заявила о чрезвычайной важности поддерживать все четыре основных элемента сбалансированного подхода ИКАО в обновленном и актуальном состоянии в целях содействия будущему развитию авиации и подтвердила, что настало время обновить элемент, касающийся эксплуатационных ограничений, с учетом последних изменений в авиационной отрасли.

34. Делегат Греции поддержала также пункт действий b) документа WP/260 (МСА и КАНСО), в котором Ассамблее предлагается просить Совет продолжать изучение понимания неакустических факторов в качестве средства возможной поддержки в разработке политики, которая надлежащим образом будет решать проблему раздражающего воздействия шума на население.

35. Комментируя документы WP/261 (Соединенные Штаты Америки) и WP/374 (Российская Федерация), делегат Франции поддержал предложение Председателя рекомендовать Ассамблее просить Совет продолжить текущую работу САЕР, уделяя при этом приоритетное внимание исследованию САЕР в области сверхзвукового полета, и подчеркнул деликатность темы сверхзвуковых воздушных судов и, в частности, деликатность вопроса об общественном мнении относительно шума, что описано МСА в документе WP/225.

36. Повторив замечания Египта относительно продолжительности времени, отведенного выступающим, делегат Российской Федерации обратил внимание на пункт действий b) документа WP/103, в котором Ассамблее предлагается подтвердить, что любой проект сверхзвукового самолета должен быть нацелен на соответствие самым последним стандартам шума для дозвуковых воздушных судов, с тем чтобы избежать отката в проведенной до настоящего времени работе, направленной на уменьшение авиационного шума в источнике. Он отметил, что стандарты для сверхзвуковых воздушных судов должны будут основываться на стандартах, позволяющих добиться экологической эффективности и рентабельности, что подтверждено данными, а также на экономических и технологических характеристиках сверхзвуковых воздушных судов.

37. Делегат Норвегии высказался в поддержку документа WP/103 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА) и подчеркнул важность ограничения, а не увеличения числа людей, подвергающихся воздействию авиационного шума, особенно звуковых ударов. Он подчеркнул, что дозвуковые воздушные суда вызывают шумовое воздействие в основном вблизи аэропортов, в то время как сверхзвуковые воздушные суда создают звуковые удары на протяжении всей траектории полета, пока они поддерживают сверхзвуковую скорость. Делегат Норвегии подчеркнул, что, если разрешить звуковые удары в воздушном пространстве над открытым морем, то необходимо будет обеспечить отсутствие высокого уровня шума от них в населенных районах вблизи береговой линии. Он подчеркнул, что разрешение совершать сверхзвуковые полеты над населенными пунктами на суше может затронуть большое число людей, в том числе в районах, где в настоящее время авиационный или техногенный шум отсутствует. Делегат Норвегии подчеркнул, что поэтому важно разработать соответствующие стандарты, касающиеся шума для условий полета по маршруту и полета со сверхзвуковой скоростью, с тем чтобы ввести соответствующие ограничения и защитить широкие слои населения.

38. Президент Совета д-р Олумуива Бенард Алиу отметил расхождения во взглядах на тему сверхзвуковых воздушных судов. Однако с учетом ограниченности времени и в целях продолжения деятельности он предложил делегатам согласиться с предложением Председателя позволить САЕР продолжить свою техническую работу в этой области и поручить Совету рассмотреть эти расхождения во мнениях после того, как такая работа будет завершена (см. пункт 30 выше).

39. Делегаты Австрии, Бангладеш, Египта, Индонезии, Канады, Китая, Колумбии, Словакии, Соединенных Штатов Америки, Турции, Швейцарии, Эритреи и наблюдатель от МСДА поддержали указанное предложение Председателя. При этом делегат Словакии поддержал документ WP/54 (Совет).

40. Делегат Индонезии подчеркнул, что для обеспечения того, чтобы стандарты, касающиеся шума и эмиссии сверхзвуковых воздушных судов, были сформулированы надлежащим и научным образом, важное значение имеет подход, основанный на данных, и поэтому он согласился с тем, что соответствующую техническую работу будет проводить САЕР.

41. Обратив внимание на документ WP/54 (Совет), делегат Китая выразил озабоченность по поводу транспарентности доклада ИКАО о глобальных тенденциях в области окружающей среды, а также используемых в нем данных и принципах моделирования. Он заявил, что доклад был представлен без объяснения того, какие принципы моделирования использовались и каким образом были получены показатели. Делегат Китая утверждал, что в докладе имеются расхождения, и подчеркнул, что источники этих расхождений необходимо выявить и, в зависимости от используемых данных, внести коррективы в само моделирование.

42. Сославшись на проект резолюции *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (WP/57), делегат Китая предложил изменить пункт 11 преамбулы в добавлении В, с тем чтобы признать, что работа в рамках САЕР проводится независимыми экспертами, следующим образом: *"признавая работу САЕР по подготовке первого **независимого экспертного** комплексного обзора авиационных технологий и технологий авиационных двигателей и разработке среднесрочных (2027 год) и долгосрочных (2037 год) технических целей в отношении шума, потребления топлива и эмиссии"* (новый текст выделен жирным шрифтом). Заместитель директора по вопросам окружающей среды, который выполняет также функции Секретаря САЕР, поддержал это предложение, поскольку оно соответствует названию соответствующего документа ИКАО Doc 10127 *"Независимая экспертная комплексная оценка технических целей и обзор двигателей и воздушных судов"*.

43. В заключение своего выступления делегат Китая обратил внимание на пункт действий е) в документе WP/104 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА) и указал, что в ограничении МТОМ в 55 000 кг нет необходимости.

44. Делегат Египта согласился с обеспокоенностью делегата Китая, и поддержал предложенную им поправку к пункту 11 преамбулы добавления В к резолюции *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (WP/57).

45. Выразив всецелую поддержку документам WP/54 и WP/57, делегат Бангладеш подчеркнул необходимость того, чтобы САЕР при проведении своего исследования в области сверхзвукового полета учитывала сверхзвуковые полеты в густонаселенных районах.

46. Затем началось обсуждение вопроса, касающегося *сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом*. Председатель отметил расхождения во мнениях относительно необходимости возможного обновления "местных эксплуатационных ограничений, связанных с шумом", определенных в добавлении Е к резолюции А39-1 (документы WP/104 и WP/175). Приняв к сведению полезную информацию, представленную в документе WP/104 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА), он подчеркнул, что нынешний текст добавления Е основан на оценках и рекомендациях САЕР в свете цели Стандартов по шуму, содержащихся в томе I Приложения 16. В отсутствие договоренности на глобальном уровне в отношении предлагаемого европейскими государствами обновления добавления Е к резолюции А39-1 Ассамблеи Председатель не будет рекомендовать вносить изменения в текст. В связи с этим он предложил, и было решено, что Исполнительный комитет рекомендует Ассамблее принять к сведению только расхождения во мнениях относительно необходимости возможного обновления текста добавления Е к резолюции Ассамблеи А39-1 "Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом" в свете цели Стандартов по шуму, содержащихся в томе I Приложения 16. Делегат Польши, который представил документ WP/104, возразил против этого решения от имени соответствующих европейских государств. Он указал, что Исполнительному комитету следовало бы рекомендовать Ассамблее просить Совет обеспечить, чтобы САЕР в рамках своей текущей программы работы провел оценку последствий применения эксплуатационных ограничений в отношении воздушных судов, описанных в главе 4, с МТОМ 50 000 кг и выше, а также в отношении воздушных судов, сертифицированных в соответствии с более ранними стандартами.

47. Председатель отметил также, что в документах WP/260 (МСА и КАНСО) и WP/175 (ИАТА) подчеркивается необходимость рассмотрения неакустических факторов в рамках политики, касающейся шума. Исполнительный комитет отметил, что соответствующая техническая

работа уже включена в программу работы САЕР на следующий трехлетний период, которая уже утверждена Советом.

48. В отношении обеспечения участия населения в качестве сквозного элемента *сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом* Исполнительный комитет отметил, что участие населения является сквозным вопросом и должно обеспечиваться в отношении четырех основных элементов сбалансированного подхода. Исполнительный комитет рекомендовал Ассамблее обновить добавление С к резолюции Ассамблеи А39-1 в соответствии с текстом документа WP/57 (Совет).

49. В отношении документа WP/226 (Австралия в соавторстве с Новой Зеландией) Исполнительный комитет отметил, что ИКАО следует внимательно следить за вопросами, связанными с авиационным шумом, создаваемым при выполнении полетов ДПВС, и принимать соответствующие меры. Он рекомендовал Ассамблее просить Совет предложить государствам поделиться своим опытом решения проблем авиационного шума, связанных с полетами ДПВС, и обобщить этот опыт в качестве потенциального инструктивного материала по передовой практике для государств.

50. В отношении изложенного в документе WP/140 (Катар) предложения учредить АЕРPIRG в целях расширения регионального сотрудничества в деле решения задач, связанных с охраной окружающей среды, Исполнительный комитет отметил, что с учетом ведущейся деятельности по наращиванию потенциала, а также важности глобального скоординированного подхода для оказания последовательной и согласованной помощи всем регионам, необходимо более целостное рассмотрение этого вопроса.

51. Приняв к сведению документ WP/412 (Коста-Рика, в соавторстве с государствами – членами ЛАКГА), Исполнительный комитет согласился продолжить обсуждение вопроса об оказании помощи и наращивании потенциала применительно к охране окружающей среды в рамках последующих пунктов повестки дня.

52. В ответ на вопрос, поднятый наблюдателем от МСА, относительно проекта резолюции *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (WP/57), заместитель директора по вопросам окружающей среды пояснил, что предлагаемое включение в добавление В ссылок на стандарт сертификации эмиссии нЛГЧ соответствует положениям документа Doc 9082 *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"*. Это было отмечено Исполнительным комитетом.

53. Исполнительный комитет согласился с предложенной делегатом Китая поправкой к пункту 11 преамбулы дополнения В к указанному проекту *Сводного заявления*, в которой уточняется, что работа САЕР осуществляется независимыми экспертами.

54. Подчеркнув, что текущая работа САЕР в области сверхзвуковых воздушных судов получила широкую поддержку, Исполнительный комитет рекомендовал Ассамблее поручить Совету продолжить текущую работу САЕР по сверхзвуковым воздушным судам, уделив первоочередное внимание подготовке исследования по этому вопросу. Комитет отметил также расхождения во мнениях относительно подхода к установлению стандартов и рекомендовал Ассамблее принять к сведению эти мнения и поручить Совету продолжить обсуждение после завершения соответствующей технической работы САЕР.

55. Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"*, который приводится в документе WP/57, с поправками, внесенными в ходе обсуждения.

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация

56. Исполнительный комитет приступил к рассмотрению пункта 16 повестки дня, информация по которому была подробно изложена в двух рабочих документах, представленных Советом [WP/55 и WP/58], и в соответствующих документах, представленных государствами и международными организациями.

57. Генеральный секретарь представила краткий доклад об участии ИКАО в Саммите Организации Объединенных Наций (ООН) по действиям, связанным с изменением климата, который был организован Генеральным секретарем ООН 23 сентября 2019 года в Штаб-квартире ООН в Нью-Йорке. Цель Саммита заключалась в том, чтобы поставить более смелые задачи на глобальном уровне и активизировать действия всех государств и всех секторов для решения проблемы изменения климата. Основное внимание на нем уделялось девяти тематическим областям, связанным с изменением климата, таким как стратегия смягчения последствий, энергетический переход, устойчивость и адаптация, финансирование мер по борьбе с изменением климата и ценообразование на выбросы углерода, а также отраслевые партнерства. ИКАО приняла участие в Саммите по действиям, связанным с изменением климата, в рамках сотрудничества с другими органами ООН в целях сохранения ведущей роли ИКАО во всех вопросах, связанных с международной авиацией и изменением климата. В рамках различных мероприятий ИКАО заостряла внимание на решениях и важных достижениях Организации, касающихся проблемы эмиссии CO₂ международной авиации, а также на важности создания коалиций и партнерств между государствами – членами ИКАО, авиационной отраслью и другими заинтересованными сторонами для ускорения внедрения "зеленых" технологий и инноваций, которые позволят еще больше сократить эмиссию авиации в долгосрочной перспективе.

58. Кроме того, Генеральный секретарь выразила признательность всем тем, кто принял участие в Ярмарке инноваций ИКАО, прошедшей в Штаб-квартире ИКАО в Монреале 22–23 сентября 2019 года. Ярмарка инноваций предоставила прекрасную возможность продемонстрировать инновационные технологии и решения в области возобновляемых источников энергии, которые ориентированы на охрану окружающей среды и являются важными компонентами в изучении возможностей сокращения эмиссии международной авиации в долгосрочной перспективе. Генеральный секретарь подчеркнула, что и Саммит ООН по действиям, связанным с изменением климата, и Ярмарка инноваций ИКАО дали государствам пищу для размышлений по мере продвижения в их работе в области международной авиации и изменения климата.

Международная авиация и изменение климата

59. Затем Генеральный секретарь внесла на рассмотрение документ WP/55, в котором Совет доложил о проведенной после 39-й сессии Ассамблеи работе ИКАО по мероприятиям, относящимся к международной авиации и изменению климата, , включая прогресс по корзине мер по нейтрализации эмиссии CO₂, касающихся авиационных технологий и стандартов, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых видов топлива (SAF), а также представил обновленную информацию о планах действий государств по проведению мероприятий для сокращения эмиссии CO₂ и связанных с ними проектах ИКАО, осуществляемых в партнерстве

с другими международными организациями. В документе представлена также информация о сотрудничестве ИКАО с другими органами ООН и международными организациями в области международной авиации и изменения климата. Генеральный секретарь подчеркнула, что ИКАО продолжает тесно сотрудничать с государствами-членами в целях поддержки разработки и обновления их планов действий, и что в результате к настоящему времени представили Организации свои добровольные планы действий 116 государств-членов.

60. В документе WP/55 Ассамблее предлагается:

- a) признать значительный прогресс, достигнутый после 39-й сессии Ассамблеи по каждому из элементов корзины мер по сокращению эмиссии CO₂;
- b) продолжать оказывать содействие Организации в области координации, поддержки и мониторинга действий по сокращению авиационной эмиссии CO₂ и представить доклад о достигнутом прогрессе на следующей сессии Ассамблеи;
- c) признать прогресс, достигнутый в рамках инициативы ИКАО по реализации планов действий государств по сокращению эмиссии CO₂ и призвать государства, которые еще не разработали свои планы действий, как можно скорее присоединиться к этой инициативе при поддержке ИКАО;
- d) попросить, чтобы информация о дальнейшей работе относительно осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели была представлена следующей сессии Ассамблеи, что предусмотрено пунктом 9 постановляющей части резолюции A39-2 Ассамблеи;
- e) призвать ИКАО сотрудничать с другими органами Организации Объединенных Наций и международными организациями, представляя информацию о текущих и будущих мероприятиях, в том числе по эмиссии CO₂, и обеспечивая ведущую роль ИКАО во всех вопросах, относящихся к международной гражданской авиации.

61. Председатель указал, что Исполнительный комитет признал прогресс, достигнутый в период после окончания 39-й сессии Ассамблеи по каждому из элементов корзины мер по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, и согласился с тем, что Организации следует оказывать содействие в области координации, поддержки и мониторинга действий по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации и при подготовке доклада о проделанной работе до проведения следующей сессии Ассамблеи. Исполнительный комитет согласился также с тем, что Ассамблея может призвать ИКАО продолжать сотрудничать с другими органами ООН и международными организациями, представляя информацию о текущих и будущих мерах, в том числе связанных с эмиссией CO₂, и обеспечивая ведущую роль ИКАО во всех вопросах, относящихся к международной гражданской авиации и изменению климата.

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

62. Затем Генеральный секретарь представила документ WP/58, в котором Совет предложил внести поправки в резолюцию A39-2 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*" в свете событий, имевших место после проведения последней сессии Ассамблеи, описанных в документе WP/55. Ассамблее предлагается принять предлагаемое пересмотренное *Сводное заявление*, представленное в добавлении к документу WP/58.

63. От имени КОСЕСНА делегат Коста-Рики внес на рассмотрение документ WP/80 Revision No. 1 (*Обновление плана действий по уменьшению эмиссии международной гражданской*

авиации в Центральной Америке [СААPER 2.0]). В СААPER 2.0 представлена обновленная информация об эмиссии от деятельности эксплуатантов воздушных судов, имеющих соответствующий сертификат эксплуатанта (АОС), выданный государствами – членами КОСЕСНА, и отражен комплекс определенных мер, которые будут поэтапно реализовываться этими государствами для уменьшения эмиссии международной авиации с учетом их конкретных обстоятельств и возможностей. Делегат Коста-Рики подтвердил, что его государство, удостоенное в 2019 году одной из премий "*Борцы за светлое будущее Земли*", присужденной ему Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) за его приверженность делу борьбы с изменением климата, внесет дополнительный вклад в обсуждение экологических вопросов в ИКАО, если будет избрано в Совет в ходе нынешней сессии Ассамблеи.

64. В документе WP/80 Revision No. 1 Ассамблее предлагается:

- a) изучить представленную в документе информацию, включая результаты работы, полученные на настоящий момент;
- b) проанализировать опыт КОСЕСНА в области разработки *Плана действий по уменьшению эмиссии международной гражданской авиации в Центральной Америке (СААPER2.0)* при создании стратегических союзов между государствами;
- c) просить ИКАО оказать техническую помощь и содействие, с тем чтобы получить финансовую поддержку для поэтапной реализации комплекса мер, выбранных для Центральноамериканского региона.

65. Делегат Франции внес на рассмотрение документ WP/102 (*Перспективы устойчивого развития авиации*), представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА. Он отметил, что европейские государства хотели бы дать международному сообществу надежду, особенно в связи с молодежными маршами в рамках "климатической забастовки", которые прошли в Монреале и других городах мира 27 сентября 2019 года. В документе подчеркивается, что европейские государства активно поддерживают корзину мер ИКАО по уменьшению эмиссии CO₂ международной авиации, включая CORSIA, и признают уже достигнутый прогресс. В нем также подчеркивается необходимость того, чтобы CORSIA имела прочную основу, поскольку она является основным методом по сокращению такой эмиссии в краткосрочной перспективе, и отмечается, что крайне важно, чтобы все государства и регионы эффективно внедряли CORSIA и участвовали в компенсационных обязательствах CORSIA начиная с экспериментального этапа (2021–2023 годы), с тем чтобы достигнуть среднесрочной глобальной желательной цели ИКАО по обеспечению углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года (CNG2020).

66. В документе подчеркивается важнейшая роль SAF в этих усилиях и отмечается, что европейские государства признают ведущую роль ИКАО в содействии распространению SAF и достигнутый на сегодняшний день прогресс в этой сфере, особенно в разработке глобальных стандартов использования SAF и демонстрации их безопасности и технической осуществимости. В нем описываются остающиеся существенные проблемы, связанные с процессом практического внедрения SAF в работу авиации и предлагаются соответствующие действия. Кроме того, в документе подчеркивается, что для уменьшения воздействия международной авиации на изменение климата важно установить амбициозный долгосрочный ориентир, и содержится призыв к ИКАО до начала следующей сессии Ассамблеи согласовать долгосрочную глобальную желательную цель для международной авиации, соответствующую заявленной в Парижском соглашении цели ограничения повышения температуры уровнем в 1,5 °C.

67. В заключение делегат Франции указал, что европейские государства поддерживают проект резолюции "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", который приводится в добавлении к документу WP/58, и предлагают при этом добавить убедительности тексту, касающемуся SAF и долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации. Они готовы сотрудничать с другими государствами в этом отношении.

68. В документе WP/102 Ассамблее предлагается:

- a) поддержать разработку обширного ряда мер политики в рамках корзины мер ИКАО в помощь государствам, с тем чтобы обеспечить для них практические пути эффективного уменьшения воздействия авиационного сектора на климат;
- b) предложить государствам-членам продолжить начатую ИКАО работу, принимая меры по обеспечению комплексного и раннего внедрения CORSIA во всем мире, вводя необходимую национальную политику и создавая механизмы регулирования в целях обеспечения соблюдения требований CORSIA;
- c) принять к сведению нерешенные проблемы, связанные с процессом превращения устойчиво производимых видов авиационного топлива в действующую реальность, и предложить ИКАО и государствам разработать более амбициозные меры в поддержку увеличения объемов использования этих видов топлива в соответствии с *концептуальным видением ИКАО относительно альтернативных видов авиационного топлива на период до 2050 года*;
- d) поддержать работу над постановкой долгосрочной цели в отношении сокращения эмиссии международной авиации в свете недавно опубликованных докладов и происшедших событий, например в рамках Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций (ГА ООН), Межправительственной группы экспертов по изменению климата (МГЭИК), Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и Международной морской организации (ИМО), на основе принятых отраслью обязательств и технических возможностей;
- e) принять к сведению приверженность Европы делу наращивания потенциала в области охраны окружающей среды в духе инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB).

69. Делегат Нигерии представил документ WP/176 (*Помощь в разработке и выполнении планов действий государств по уменьшению эмиссии CO₂ международной авиации и будущий подход*) от имени 54 государств – членов АКГА. В документе подчеркивается роль ИКАО в оказании помощи государствам в рамках модели успешного сотрудничества, которая может быть пригодна также для других государств-членов, главным образом развивающихся государств. В нем отмечается, что по состоянию на 31 июля 2019 года 25 государств-членов АКГА (45,4%) добровольно представили ИКАО свои планы действий государств по сокращению эмиссии CO₂, причем 12 из этих 25 государств-членов смогли представить свои тщательно выверенные планы действий государств по результатам совместного проекта ИКАО – ЕС по оказанию помощи. В документе подчеркивается, что необходимо призывать государства-члены, ИКАО, международные организации и партнеров по развитию продолжать поддерживать и укреплять деятельность по наращиванию потенциала в области уменьшения эмиссии CO₂, основываясь на успешном опыте в рамках проекта ИКАО – ЕС по оказанию помощи. В нем отмечается также потребность в финансовых ресурсах, технической поддержке, передаче технологий и сотрудничестве между ИКАО и АКГА по вопросам разработки и реализации программ для Африки.

70. В документе WP/176 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в этом документе;
- b) призвать государства-члены и ИКАО оказывать поддержку государствам в разработке и обновлении планов действий государств по уменьшению эмиссии CO₂ и реализации выбранных мер;
- c) призвать государства-члены, ИКАО, региональные и международные организации пропагандировать и поддерживать инициативы по финансированию программ по охране окружающей среды и создать постоянную программу по оказанию помощи и наращиванию потенциала для государств-членов в тесном взаимодействии с Отделом ИКАО по окружающей среде;
- d) поручить Генеральному секретарю поддерживать и укреплять деятельность по наращиванию потенциала в области уменьшения эмиссии CO₂, основываясь на успешном опыте в рамках проекта ИКАО – ЕС по оказанию помощи, и обеспечивать техническую поддержку и передачу технологий;
- e) поручить Генеральному секретарю сотрудничать с АКГА по вопросам разработки и реализации программ для государств – членов АКГА.

71. Делегат Гватемалы представил документ WP/411 (*Вклад латиноамериканского региона в решение проблем изменения климата и во внедрение CORSIA*), соавторами которого выступили государства – члены ЛАКГА. В документе отмечается проактивный характер мер государств – членов ЛАКГА по решению проблемы изменения климата путем разработки и реализации государственных планов действий по уменьшению эмиссии CO₂, в основе которых лежит вся корзина мер, включая обновление парка воздушных судов, а также активное участие в разработке и внедрении CORSIA.

72. В документе WP/411 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную в этом документе информацию;
- b) учесть вклад латиноамериканских государств в решение проблем изменения климата и во внедрение CORSIA;
- c) поручить ИКАО продолжать наращивать и укреплять потенциал государств посредством проведения семинаров и практикумов по вопросам изменения климата и внедрения CORSIA;
- d) поручить ИКАО продолжать поощрять конкретные действия по предоставлению развивающимся государствам доступа к финансированию и передаче технологий.

73. Делегат Кении представил документ WP/266 (*Последние события в области сбора данных, мониторинга и представления информации об эмиссии CO₂ международной авиации*), в котором подробно рассказывается об опыте его государства и прогрессе, достигнутом в области сбора данных, мониторинга и представления информации об эмиссии CO₂ международной авиации в рамках ряда инициатив, предпринятых Кенией для обновления и усиления ее добровольного плана действий по смягчению последствий воздействия авиационной эмиссии CO₂, представленного в ИКАО в декабре 2015 года. В документе подчеркивается, что в рамках проекта ИКАО – ЕС по оказанию помощи в Международном аэропорту Момбаса им. Мои были установлены наземная солнечная фотоэлектрическая (PV) система мощностью 507 кВт и электрический наземный блок питания, а также система кондиционирования воздуха, которые, как ожидается, позволят генерировать 820 000 кВт/ч в год и компенсировать 1 300 тонн CO₂ ежегодно. В нем также отмечается, что Кения участвовала в проекте по ограниченному внедрению CORSIA, который проводился под руководством правительства Германии и ИКАО для тестирования положений SARPS, касающихся MRV CORSIA. Кения приняла решение о добровольном участии в

экспериментальном этапе внедрения CORSIA, и на данный момент всем национальным авиакомпаниям был направлен циркуляр аэронавигационной информации с просьбой внедрить CORSIA с 1 января 2019 года, что предусматривает подготовку и представление их планов мониторинга эмиссии. Проект национальных правил гражданской авиации по CORSIA находится на заключительной стадии утверждения.

74. В документе WP/266 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную в этом документе информацию;
- 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 ИКАО – ЕС по оказанию помощи и оказать дополнительное содействие обеспечению доступа государств к финансовым ресурсам, технической помощи и передаче технологий;
- d) поддержать и поощрить участие государств-членов в CORSIA;
- e) рекомендовать государствам-членам налаживать партнерские отношения по вопросам, связанным с изменением климата, и расширять сотрудничество и обмен знаниями на региональном и глобальном уровнях.

75. Делегат Мексики внес на рассмотрение документ WP/269 (*Международная авиация и изменение климата*), в котором его государство выразило всецелую поддержку достигнутому за предшествующий трехлетний период прогрессу по каждому элементу корзины мер ИКАО по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации. В документе Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно призвать ИКАО и государства-члены обеспечить дальнейший прогресс по всем элементам корзины мер ИКАО в следующий трехлетний период;
- b) просить ИКАО проводить ежегодные обзорные семинары ИКАО в целях поощрения глобальной разработки устойчиво производимых видов авиационного топлива и содействия проведению количественной оценки в рамках реализации *концептуального видения ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года*;
- c) просить ИКАО обеспечить площадку для продвижения и развития инновационных технологий для сокращения эмиссии CO₂, таких как электрические и гибридные воздушные суда, что является базовым условием изучения долгосрочных возможностей сокращения эмиссии в международном авиационном секторе;
- d) настоятельно призвать ИКАО оказывать дальнейшую помощь и наращивать потенциал для разработки и уточнения государственных планов действий, содержащих информацию о деятельности государств-членов по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации;
- e) рекомендовать ИКАО сотрудничать с другими органами ООН в целях сохранения руководящей роли ИКАО в сфере международной авиации и изменения климата.

76. Делегат Доминиканской Республики внесла на рассмотрение документ WP/323 (*Помощь и наращивание потенциала в целях сокращения эмиссии CO₂ международной авиации*), в котором делается упор на роли ИКАО в оказании помощи государствам в рамках успешной модели сотрудничества, которая может быть принята другими государствами-членами, в основном

развивающимися государствами. В нем подчеркивается, что проект ИКАО – ЕС по оказанию помощи, в котором принимала участие Доминиканская Республика, а также проект ИКАО – Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) – Глобального экологического фонда (ГЭФ) по оказанию помощи и программа АСТ-CORSIA ИКАО, среди прочего, продемонстрировали важность оказания помощи для успешного достижения целей и задач в области охраны окружающей среды в глобальном масштабе. Вместе с тем в документе отмечается, что эти программы помощи, курируемые Отделом окружающей среды ИКАО (ENV) и Управлением технического сотрудничества (ТСВ), носят временный характер и открыты не для всех государств. В документе подчеркивается важность учреждения постоянной программы оказания помощи и наращивания потенциала в области охраны окружающей среды.

77. В документе WP/323 Ассамблее предлагается:

- a) просить Совет выделить ресурсы, специально предназначенные для наращивания потенциала в области окружающей среды (помощь государствам);
- b) просить Совет продолжить выполнение задачи по оказанию поддержки государствам-членам в распространении важной информации и инструктивного материала и оказании технической помощи;
- c) просить Совет учредить в рамках регулярной программы ИКАО специальную программу/проект и организационную структуру по оказанию государствам-членам, в основном развивающимся государствам, помощи и наращиванию потенциала в области окружающей среды;
- d) просить Совет продолжить выполнение задачи по налаживанию сотрудничества с другими государствами и международными организациями в целях удовлетворения потребностей государств-членов в получении помощи, включая доступ к финансовым ресурсам, передачу технологий и наращивание потенциала для снижения эмиссии CO₂ в авиационном секторе.

78. Затем делегат Доминиканской Республики представила документ WP/413 (*Анализ достижений в области создания устойчивых аэропортов в островных государствах*), в котором кратко излагается прогресс, достигнутый ее государством в деле уменьшения воздействия парниковых газов, а также разработки и обновления государственного плана действий по сокращению эмиссии CO₂. В документе делается упор на прогресс, достигнутый международными аэропортами Доминиканской Республики в период 2013–2019 годов, включая сертификацию в рамках программы углеродной аккредитации аэропортов. В нем подчеркивается также, что успех положительных шагов, предпринятых Доминиканской Республикой для смягчения последствий изменения климата, является четким свидетельством приверженности стратегической цели ИКАО, касающейся охраны окружающей среды, и отражается в "зеленой" авиации, благодаря которой можно достичь цели углеродно-нейтрального прироста в аэровокзалах.

79. В документе WP/413 Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно рекомендовать ИКАО продолжить проведение подробных технико-экономических обоснований при оценке предлагаемых целей, их влияния на систему и их последствий для роста и затрат во всех странах, в частности, островных развивающихся странах;
- b) настоятельно рекомендовать государствам продвигать среди эксплуатантов аэропортов идею создания устойчивых аэропортов в целях сокращения эмиссии CO₂.

80. Наблюдатель от АТАГ внес на рассмотрение документ WP/194 (*Взгляды отрасли на корзину мер и долгосрочную цель*), который был представлен МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА, координируемыми АТАГ. В документе упоминается о трех глобальных целях, поставленных отраслью гражданской авиации в 2009 году для уменьшения ее негативного влияния на климат: краткосрочная цель по повышению эффективности на 1,5% в год; среднесрочная цель по стабилизации нетто-эмиссии CO₂ с 2020 года путем достижения углеродно-нейтрального прироста; долгосрочная цель по снижению вдвое авиационной эмиссии CO₂ к 2050 году по сравнению с уровнем 2005 года. Признавая, что в настоящее время основное внимание уделяется обеспечению успеха CORSIA и что работа, связанная с CORSIA, является неотложной, он подчеркнул, что отрасль нуждается также в определенности в долгосрочной перспективе и в долгосрочной климатической цели, что подкреплялось бы государственной политикой, направленной на сохранение климата. Подтвердив, что пришло время правительствам вместе с партнерами из отрасли и гражданского общества в рамках ИКАО заняться совместной разработкой всеобъемлющей долгосрочной цели для сектора воздушного транспорта, наблюдатель от АТАГ подчеркнул, что отрасль в целом готова играть свою роль в технических обсуждениях, на основании которых можно сформулировать такую цель.

81. Наблюдатель от АТАГ подчеркнул, что на Саммите ООН по действиям, связанным с изменением климата (Нью-Йорк, 23 сентября 2019 года), многие страны со всего мира взяли на себя обязательства в отношении решительных действий в области климата, причем повсюду наблюдался вдохновляюще высокий уровень комплексной поддержки со стороны отраслей. Кроме того, во время марша в рамках "климатической забастовки" (Монреаль, 27 сентября 2019 года) молодежь смогла высказать свое мнение и заявила, что возьмет инициативу в свои руки, если этого не сделают взрослые. Он отметил, что отрасль черпает вдохновение в таких примерах и собственном техническом опыте. Наблюдатель от АТАГ подчеркнул, что, несмотря на то, что изменение климата является одной из особенно сложных проблем, отрасль готова заняться ее решением, и выразил надежду на то, что ИКАО присоединится к отрасли в решении этой проблемы, разработав всеобъемлющую долгосрочную климатическую цель для международной гражданской авиации.

82. В документе WP/194 Ассамблее предлагается:

- a) признать усилия, предпринятые отраслью для достижения ее краткосрочной цели в деле сохранения климата по повышению топливной эффективности в среднем на 1,5 % в год;
- b) признать обязательство, взятое отраслью в отношении обеспечения углеродно-нейтрального прироста с 2020 года посредством ряда мер по сокращению эмиссии, подкрепленных CORSIA;
- c) обратиться к Совету с просьбой разработать, при полной поддержке отрасли и в сотрудничестве с ней, долгосрочную цель для международной гражданской авиации в области сохранения климата для принятия на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

83. Наблюдатель от МСДА представил документ WP/273 (*Действия в сфере деловой авиации касательно использования экологически безопасного авиационного топлива*), в котором изложены усилия МСДА по информированию отрасли деловой авиации и демонстрации того, что SAF могут и должны использоваться для содействия отрасли в достижении своей долгосрочной цели: к 2050 году наполовину сократить выбросы CO₂ в мире по сравнению с уровнем 2005 года. В документе подчеркивается, что в отрасли растет интерес и энтузиазм по отношению к SAF.

84. В документе WP/273 Ассамблее предлагается:

- a) признать и поддержать усилия, предпринятые отраслью деловой авиации для повышения осведомленности о SAF, а также для поощрения роста их производства и более широкого применения;
- b) запросить содействия ИКАО и введения государствами-членами соответствующих политик, включая средства, касающиеся поощрения (i) производства и смешивания SAF в больших количествах и (ii) использования SAF эксплуатантами воздушных судов для дальнейшего осмысленного продвижения отрасли деловой авиации к своей долгосрочной желательной цели снизить выбросы углерода.

85. Принято к сведению, что на рассмотрение были также внесены пять следующих информационных документов: документ WP/81 [*Green paper of the Central American Corporation for Air Navigation Services (COCESNA)*], представленный государствами – членами КОСЕСНА; документ WP/274 (*Importancia para los estados integrar desde la planificación estratégica la protección al mediente*), представленный Доминиканской Республикой; документ WP/510 (*Indonesia environmental protection program*), представленный Индонезией; документ WP/525 (*Adaptation plans at Japanese airports against climate change*), представленный Японией; документ WP/526 [*Power-to-liquids (PTL): Sustainable fuels for aviation*], представленный Германией; документ WP/531 (*United States' efforts to address aviation's climate impact*), представленный Соединенными Штатами Америки; документ WP/605 (*The Joint Statement of the Ministry of Transport of the Russian Federation and Civil Aviation Administration of China on the establishment of an equitable and effective global mechanism on international aviation and climate change*), представленный Российской Федерацией и Китаем; документы WP/277 (*Setting a long-term climate change goal for international aviation*), WP/560 Revision No. 1 (*CO2 emissions from commercial aviation, 2018*) и WP/561 (*Envisioning a "zero climate impact" international aviation pathway towards 2050: How governments and the aviation industry can step-up amidst the climate emergency for a sustainable aviation future*), представленные ИКСА; документ WP/354 (*Airports' contribution to environmental protection*), представленный МСА.

Обсуждение

86. Подводя итоги представления документов, Председатель Исполнительного комитета отметил, что в ряде документов (WP/80 Revision No. 1, WP/102, WP/176, WP/266, WP/269, WP/323, WP/411 и WP/413) поддерживается деятельность ИКАО по разработке планов действий государств и инициативы по наращиванию потенциала и оказанию помощи. Поскольку озвученные мнения совпадают, он рекомендовал Исполнительному комитету признать прогресс, достигнутый в рамках инициативы ИКАО по реализации планов действий государств, и согласиться с тем, что Секретариату ИКАО следует продолжать активизировать деятельность ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи в подготовке и осуществлении планов действий государств по сокращению авиационной эмиссии CO₂, включая организацию семинаров и учебных мероприятий, предоставление руководящих указаний и инструментов, упрощение доступа к финансовым ресурсам и экспертам, а также подготовку технико-экономических обоснований, особенно в развивающихся государствах и МОСТРАГ. Исполнительный комитет согласился также с необходимостью поощрять расширение партнерских связей между государствами для оказания помощи тем, кто еще не подготовил или не усовершенствовал свои планы действий государств, в том числе в рамках программы ИКАО "товарищеские партнерства" по оказанию помощи в разработке планов действий государств. Исполнительный комитет принял также к сведению предложения некоторых государств-членов о выделении дополнительных ресурсов на разработку государственных планов действий по сокращению авиационной эмиссии CO₂, а также на подготовку технико-экономических обоснований и осуществление мер по нейтрализации эмиссии CO₂, например путем налаживания дополнительных партнерских связей между ИКАО, государствами-членами и международными организациями, а также путем разработки программы

постоянной помощи и наращивания потенциала в рамках ИКАО/Авиатранспортного управления/Отдела окружающей среды.

87. Отметив также, что представлено несколько документов в поддержку *концептуального видения ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года* и связанного с ней процесса обзора устойчивого производимых видов авиационного топлива (WP/102, WP/269, WP/273 и WP/411), Председатель, поскольку озвученные мнения совпадают, рекомендовал также Исполнительному комитету отметить ряд сохраняющихся проблем, связанных с внедрением таких видов авиационного топлива в коммерческих масштабах, а государствам-членам – принимать более активные меры в поддержку *концептуального видения ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года*, в том числе организовывать ежегодные обзорные семинары ИКАО. ИКАО должна содействовать созданию важных структурных элементов для количественной оценки в рамках реализации концептуального видения ИКАО на период до 2050 года в соответствии с поручением Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/2), прошедшей в 2017 году, и организовывать ежегодные обзорные семинары по устойчиво производимым видам авиационного топлива.

88. Председатель отметил, что вопрос о постановке долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации поднимался также в некоторых рабочих документах (WP/55, WP/102, WP/194, WP/227, WP/269 и WP/562). Он рекомендовал Исполнительному комитету отметить, что Совет в пункте действий d) документа WP/55 предложил Ассамблее попросить предоставить 41-й сессии Ассамблеи информацию о дальнейшей работе относительно осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели, что предусмотрено пунктом 9 постановляющей части резолюции A39-2. Ему рекомендуется также отметить единство мнений государств о том, что в преддверии 41-й сессии Ассамблеи ИКАО работа над долгосрочной глобальной желательной целью должна носить приоритетный характер, признавая при этом некоторые расхождения во мнениях относительно подходов к разработке такой долгосрочной желательной цели (в соответствии с подходом "сверху вниз" или "снизу вверх"). Исполнительному комитету рекомендуется напомнить о том, что Генеральный секретарь ООН созвал Саммит ООН по действиям, связанным с изменением климата, в целях повышения масштабности таких действий всех стран и всех отраслей и что ИКАО принимала в нем участие для того, чтобы подчеркнуть важность объединений и партнерств для ускорения внедрения экологически чистых технологий и инноваций, которые будут способствовать дальнейшему сокращению авиационной эмиссии в долгосрочной перспективе. Исполнительному комитету напомнили, что на Ярмарке инноваций ИКАО, прошедшей в Монреале 22 сентября 2019 года, были продемонстрированы ориентированные на охрану окружающей среды инновационные технологии и решения в области возобновляемых источников энергии, которые являются важными условиями изучения долгосрочных возможностей сокращения эмиссии в международной авиационной отрасли.

89. Затем Председатель предоставил слово для обсуждения, в частности, долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации.

90. Делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что, хотя его государство является решительным сторонником SAF и на протяжении многих лет проводит работу в этой области, оно обеспокоено тем, что Ассамблея обращается к государствам-членам с просьбой принять более масштабные меры в поддержку *концептуального видения ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года*, поскольку их уровни развития различны, они обладают разным национальным потенциалом и находятся в разных условиях. Напомнив, что формулировка, касающаяся количественной оценки в отношении устойчиво производимых видов авиационного топлива, которые будут использоваться к 2050 году, была

тщательно согласована в ходе второй Конференции ИКАО по авиации и альтернативным видам топлива (CAAF/2) (Мехико, 11–13 октября 2017 года), он подчеркнул, что, хотя Соединенные Штаты Америки на данный момент не поддерживают проведение такой количественной оценки, они рекомендуют сохранить соответствующий текст проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата в том виде, в котором он представлен в документе WP/58.

91. Отметив, что основные заявления, сделанные правительствами и руководителями из частного сектора в ходе Саммита ООН по действиям, связанным с изменением климата, в Нью-Йорке, а также заявления, сделанные молодежью в ходе марша в рамках "климатической забастовки" в Монреале, придали импульс действиям в области климата, делегат Норвегии выразил поддержку документу WP/194 (МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА, координируемые АТАГ), в частности просьбе к Совету разработать, при полной поддержке отрасли и в сотрудничестве с ней, долгосрочную цель для международной гражданской авиации в области сохранения климата для принятия на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. Призывая ИКАО начать этот процесс, Норвегия подтвердила, что более амбициозную цель сокращения эмиссии международной авиации можно достичь, используя полный набор элементов корзины мер ИКАО. Норвегия приветствует стратегии и меры стимулирования, которые создали бы рынок для SAF и решила ввести требование о квотах, начиная с использования 0,5% SAF в авиации с 2020 года, с намерением увеличить эту долю до 30% к 2030 году. Норвегия считает, что использование электрических и гибридных электрических воздушных судов для региональных перелетов, по-видимому, является реалистичной целью на ближайшее будущее и оптимально для рынка Норвегии и других стран, на которые приходится значительная доля региональных перелетов.

92. Делегат Дании приветствовал предложенные изменения к резолюции А39-2 Ассамблеи, которые изложены в пересмотренном тексте добавления к документу WP/58. Напомнив, что авиационная отрасль уже продемонстрировала свою амбициозность, взяв на себя обязательство по сокращению эмиссии к 2050 году, он подтвердил мнение, выраженное европейскими государствами в документе WP/102, что настало время начать разработку долгосрочной цели для международной авиации в области сохранения климата, которая будет основываться на успешном опыте CORSIA и среднесрочной глобальной амбициозной цели ИКАО CNG2020 и выходить за их пределы. Делегат Дании предложил всем государствам сотрудничать с Данией и другими европейскими государствами в целях согласования программы работы для содействия принятию решения о такой долгосрочной цели как можно скорее до следующей сессии Ассамблеи, которая состоится в 2022 году.

93. Делегат Германии подчеркнула, что в свете последних докладов и событий в рамках других форумов, таких как ГА ООН, МГЭИК, РККООН и ИМО, ее государство также поддерживает работу над постановкой долгосрочной цели в отношении сокращения эмиссии международной авиации. Она подчеркнула, что, по мнению Германии, SAF является одним из важных компонентов корзины мер ИКАО, которая обладает потенциалом по абсолютному сокращению эмиссии в авиационном секторе, в частности за счет использования синтетических видов топлива, производимого из дополнительных возобновляемых источников энергии. Делегат Германии обратила внимание на информационный документ WP/526, в котором ее государство представило обзор концепции "электричество в жидкость" (PtL) по изготовлению устойчиво производимого реактивного топлива с использованием дополнительного возобновляемого электричества.

94. Выразив поддержку документу WP/194 (МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА, координируемые АТАГ), делегат Республики Корея отметил, что сектор международной авиации зарекомендовал себя в качестве ведущей отрасли, реагирующей на изменение климата путем внедрения CORSIA, и подчеркнул, что крайне желательно продолжать такую деятельность. Вместе

с тем он предупредил, что если сектор международной авиации опередит другие сектора и нагрузка на него станет чрезмерной, то это, скорее всего, окажет негативное воздействие не только на авиационную отрасль, но и на глобальную экономику в целом.

95. Сославшись на пункт действий d) документа WP/55 (Совет) делегат Российской Федерации выразил сомнение в необходимости постановки долгосрочной глобальной амбициозной цели. Подчеркнув необходимость придерживаться прагматичного подхода и в первую очередь работать над достижением климатических целей, поставленных ИКАО ранее, он заявил, что в процессе станет более понятно, куда двигаться дальше. Отметив, что Китай, Индия и Российская Федерация представили Секретариату совместное предложение о внесении изменений в проект обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, который приводится в добавлении к документу WP/58, делегат Российской Федерации подчеркнул, что одно из предложенных ими изменений заключается в переносе приложения, содержащего руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (PM) для международной авиации, в проект обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA, который приводится в добавлении к документу WP/59.

96. Выказавшись в поддержку документов WP/176 (государства – члены АКГА) и WP/55 (Совет), делегат Камеруна напомнил, что его государство одним из первых добровольно представило ИКАО свой государственный план действий по сокращению эмиссии CO₂. Подчеркнув, что Камерун является одним из африканских государств, получивших помощь в рамках соответствующего проекта ИКАО – ЕС, он отметил, что в Международном аэропорту Дуала были установлены наземная солнечная фотоэлектрическая (PV) система мощностью 507 кВт и электрический наземный блок питания, а также система кондиционирования воздуха. Выразив поддержку также документам WP/266 (Кения) и WP/59 (Совет), делегат Камеруна подчеркнул необходимость того, чтобы ИКАО предоставила дополнительную помощь, особенно развивающимся государствам, в отношении подготовки кадров потенциальных органов по верификации применительно к отчетам о выбросах CO₂ в рамках CORSIA и аккредитации таких органов.

97. Согласившись с мнениями, высказанными делегатом Российской Федерации, делегат Китая заявил, что необходимости ставить долгосрочную глобальную желательную цель для международной авиации нет. По его мнению, существующие цели, изложенные в пункте 4 постановляющей части резолюции A39-2 Ассамблеи, являются достаточно амбициозными и смелыми, а именно: достижение 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. Делегат Китая подчеркнул, что если некоторые государства считают необходимым поставить новую долгосрочную желательную цель, то они могут сделать это на добровольной основе. Не следует заставлять другие государства соглашаться с такой долгосрочной желательной целью. Напомнив, что ИКАО является одной из международных организаций, которая представляет свои государства-члены и служит их интересам, он подчеркнул, что именно поэтому она должна прислушаться к обеспокоенности, озвученной ее государствами-членами, не спешить с принятием решения и не жертвовать интересами развивающихся государств. Делегат Китая подчеркнул, что его государство и другие развивающиеся государства обладают потенциалом для более быстрого роста. Вместе с тем он утверждал, что долгосрочная глобальная желательная цель для международной авиации негативно скажется на их праве развивать свои соответствующие авиационные отрасли. Кроме того, это скажется на возможностях устойчивого развития применительно к другим ресурсам (например, воды, земли и т.д.). Подчеркнув, что требуются дальнейшие исследования, делегат Китая указал, что Ассамблея, возможно, могла бы начать обсуждение вопроса о долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации в 2037 году.

98. Делегат Зимбабве выразил признательность ИКАО и партнерам по развитию за их помощь в разработке и реализации планов действий государств по уменьшению эмиссии CO₂. Он выразил всецелую поддержку документам WP/176 (государства – члены АКГА), WP/55 (Совет), WP/266 (Кения), WP/59 (Совет), а также документу WP/323 (Доминиканская Республика), в которых подчеркивается важность создания постоянной программы по оказанию помощи и наращиванию потенциала в области охраны окружающей среды. Делегат Зимбабве подтвердил, что такая постоянная программа помогла бы развивающимся государствам, включая африканские государства, которые ранее не получали такой поддержки, в духе инициативы NCLB ИКАО.

99. Делегат Египта поддержал проект обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата в том виде, в котором он приводится в документе WP/58, без каких-либо изменений. Согласившись с мнениями, высказанными делегатами Российской Федерации и Китая в отношении долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, он подчеркнул, что, несмотря на несовпадение мнений по этому вопросу, необходимо добиться прогресса. Так, делегат Египта согласился с тем, что в соответствии с пунктом 9 постановляющей части указанной резолюции Ассамблеи Совет продолжит изучать осуществимость такой долгосрочной глобальной желательной цели, а САЕР в соответствии со своей программой работы в качестве одной из приоритетных задач проведет подробные исследования для оценки возможности достижения и последствий любых предлагаемых целей. Он подтвердил, что Египет поддерживает руководящую роль ИКАО, Совета и САЕР в решении этого вопроса.

100. Делегат Бразилии указал, что его государство согласилось с пунктом 9 постановляющей части резолюции Ассамблеи в том виде, в каком он представлен в документе WP/58. Бразилия сочла, что долгосрочная глобальная желательная цель для международной авиации должна быть определена и увязана с четкими путями уменьшения эмиссии, которые совместимы с внутриотраслевыми мерами, такими как использование SAF и технологий. Бразилия заявила, что без учета таких мер долгосрочная цель будет лишь продолжением CORSIA и не приведет к действенной декарбонизации авиационной отрасли.

101. Делегат Мексики подчеркнул, что для обеспечения того, чтобы сектор авиации не отставал от других секторов в деле смягчения последствий изменения климата, Ассамблея приняла стратегии, а также корзину мер по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, которые в том числе касаются технологии и стандартов, SAF, эксплуатационных преобразований и CORSIA. Он подчеркнул, что для обеспечения устойчивого развития международной авиации Ассамблее необходимо по крайней мере позволить Совету продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, а САЕР — провести подробные исследования для оценки возможности достижения и последствий любых предлагаемых целей, с тем чтобы Совет представил результаты такой работы на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО, как это предусмотрено в пункте 9 постановляющей части проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58).

102. Делегат Индии обратил внимание на документ WP/228 Revision No. 1 (*Проблемы реализации CORSIA и необходимость пересмотра базовых критериев эмиссии*), представленный в рамках пункта 17 повестки дня, в котором Индия высказала две озабоченности в отношении базовой архитектуры CORSIA: кто должен отвечать за управление эмиссией, эксплуатанты авиакомпаний или государства; каким образом обозначать базовый уровень. Внедрение CORSIA еще не началось, в связи с чем Индия сочла, что было бы разумно понаблюдать за этим процессом, отметить любые трудности и лишь затем сформулировать долгосрочную глобальную желательную цель в области международной авиации. Индия согласилась с тем, что, как указали делегаты Российской Федерации и Китая, Ассамблее не стоит спешить с постановкой такой долгосрочной цели прямо сейчас.

103. Делегат Финляндии выразил решительную поддержку документу WP/102, который его государство представило от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА, а также CORSIA и всем другим элементам корзины мер ИКАО по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации. Он вновь заявил, что использование SAF таит огромный потенциал, и это может стать одной из ключевых мер по значительному сокращению авиационного "углеродного следа". Делегат Финляндии подчеркнул, что его государство предпринимает необходимые шаги для того, чтобы соответствующие SARPS ИКАО стали использоваться на практике, и выразил надежду на то, что другие государства-члены будут действовать аналогично. Он подчеркнул, что в дополнение к принимаемым в настоящее время мерам по сокращению "углеродного следа" авиации государства-члены должны продемонстрировать свой амбициозный настрой в долгосрочной перспективе и уже сейчас быть готовыми к утверждению смелой долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации как можно скорее и не позднее следующей сессии Ассамблеи. Делегат Финляндии поддержал замечания делегатов Камеруна и Зимбабве, касающиеся предоставления помощи и наращивания потенциала.

104. Делегат Японии высказался за то, чтобы Совет продолжил изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации в соответствии с призывом, содержащимся в пункте 9 постановляющей части проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, который приводится в добавлении к документу WP/58. Он подчеркнул, что дальнейшее обсуждение такой долгосрочной цели должно всецело основываться на подробных результатах соответствующих исследований, в которых оцениваются возможность достижения и последствия любых предлагаемых целей, причем во внимание принимается вся корзина мер. Делегат Японии поддержал позицию делегата Соединенных Штатов Америки в отношении SAF.

105. Поддержав замечания, сделанные делегатами Российской Федерации, Китая, Египта и Индии в отношении долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, делегат Саудовской Аравии указал, что его государство не поддерживает постановку такой долгосрочной цели, по крайней мере, сейчас. Саудовская Аравия сочла, что ИКАО и ее государствам-членам сначала следует добиться прогресса в достижении существующих целей по климату, которые изложены в пункте 4 постановляющей части резолюции A39-2 Ассамблеи, а именно: достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2% до 2020 года и глобальной 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. В этой связи Саудовская Аравия не поддержала документ WP/102 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА). Вместе с тем Саудовская Аравия считает, что при постановке любой смелой долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации необходимо будет руководствоваться подходом "снизу-вверх", при котором все государства будут работать сообща на всеобъемлющей основе. Было высказано мнение, что любая такая цель должна распространяться на все виды авиационного топлива и что различные обстоятельства, соответствующие возможности и доля развивающихся и развитых государств в концентрации авиационной эмиссии ПГ в атмосфере должны определять, каким образом каждое государство может добровольно вносить вклад в ее достижение, что имеет место в случае двух указанных климатических целей.

106. Делегат Канады поддержала проект обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата в том виде, в котором он представлен в документе WP/58. Она высказалась также в поддержку работы, в настоящее время проводимой CAEP, результаты которой позволят провести обсуждение долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации с опорой на данные, а также в поддержку предложения делегата Дании разработать программу работы, которая способствовала бы принятию решения по этому вопросу. Делегат Канады отметила

усилия, прилагаемые сектором деловой авиации в деле повышения осведомленности об устойчиво производимых видах авиационного топлива и стимулирования их производства и использования, что описано в документе WP/273 (МСДА). В отношении документов об оказании помощи и наращивании потенциала в области сокращения эмиссии CO₂ международной авиации [WP/176 (государства – члены АКГА) и WP/323 (Доминиканская Республика)] она указала, что Канада всецело поддерживает дальнейшую работу в этой области, однако считает, что для того, чтобы поддержать согласие на финансирование постоянной программы оказания помощи и наращивания потенциала в области охраны окружающей среды, необходима дополнительная информация. В связи с этим Канада считает, что пока государствам следует продолжать полагаться на существующие процедуры.

107. Выразив свое мнение в отношении SAF ранее (см. пункт 90), делегат Соединенных Штатов Америки теперь представил замечания относительно долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, отметив, что эти замечания применимы и к пункту 16 повестки дня, касающемуся изменения климата, и к пункту 17 повестки дня, касающемуся CORSIA, которые неразрывно связаны между собой. Он напомнил о значительных достижениях ИКАО применительно к принятию решения по CORSIA и проведению сложной работы по ее внедрению. Подчеркнув, что государства – члены ИКАО настроены решать проблему влияния авиации на изменение климата, делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что одним из наиболее значимых аспектов работы над CORSIA является то, что она была проделана государствами – членами ИКАО совместно и при широкой поддержке. Он подчеркнул, что достичь такого прогресса было бы невозможно без коллективного настроя и без учета различных мнений и различных обстоятельств в государствах. Что касается дальнейшей работы и активизации деятельности помимо CORSIA, то делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что важно подумать о дальнейшей работе по внедрению CORSIA и сделал упор на том, что ни при каких обстоятельствах нельзя ставить под угрозу успех этих коллективных усилий. В то же время Соединенные Штаты Америки признали, что в ходе этой сессии Ассамблеи у государств – членов ИКАО есть возможность коллективно продемонстрировать не только свою приверженность выполнению ранее взятых ими на себя обязательств, но и продолжить деятельность по изучению дополнительных вариантов, которые можно взять на рассмотрение. В этой связи Соединенные Штаты Америки готовы рассмотреть небольшое изменение пункта 9 постановляющей части проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58), с тем чтобы отдать приоритет текущей работе по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации и дать возможность рассмотреть конкретный набор вариантов для следующей сессии Ассамблеи.

108. В целом поддержав проект обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58), делегат Гватемалы предложил усилить текст пункта 9 постановляющей части, внося в первое предложение следующие изменения: заменить слова "продолжать изучать" словами "в первоочередном порядке изучить", а слова "в целях представления результатов работы" — словами "в целях выработки вариантов долгосрочной глобальной желательной цели для представления", с тем чтобы он выглядел следующим образом: "*просит* Совет в первоочередном порядке изучить осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации ..., в особенности в развивающихся странах, в целях выработки вариантов долгосрочной глобальной желательной цели для представления на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО".

109. Поддержав замечания, сделанные делегатами Китая, Бразилии, Индии и Саудовской Аравии, делегат Российской Федерации поинтересовался, может ли он представить информационный документ WP/605, в котором содержится совместное заявление Министерства транспорта Российской Федерации и Управления гражданской авиации Китая о создании

справедливого и эффективного глобального механизма в области международной авиации и изменения климата.

110. Президент Совета напомнил, что в дополнение к информационному документу WP/605 Российской Федерацией, Китаем и Индией были совместно представлены соответствующие предложения о внесении поправок в проекты обновленных резолюций Ассамблеи об изменении климата (WP/58) и о CORSIA (WP/59). Отметив, что каждое государство-член имеет право предлагать поправки к проектам резолюций Ассамблеи, он указал, что у Исполнительного комитета есть два возможных варианта дальнейших действий: представить пленарному заседанию проекты обновленных резолюций Ассамблеи об изменении климата и по CORSIA в том виде, в котором они представлены Советом в документах WP/58 и WP/59 соответственно; или рассмотреть предложенные каждым государством-членом изменения к ним. В последнем случае необходимо будет принять решение о механизме, с помощью которого будут рассматриваться предлагаемые изменения, поскольку это невозможно сделать в ходе заседаний Исполнительного комитета. Для того, чтобы определить, как поступить в этом случае, он предложил Председателю предоставить слово желающим высказаться по проектам обновленных резолюций Ассамблеи об изменении климата и по CORSIA. Это предложение было принято.

111. Делегат Португалии поддержал документ WP/102 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА), в котором признаются усилия ИКАО по обеспечению сектора авиации необходимыми инструментами для борьбы с последствиями изменения климата, вызванными международной авиацией. Поддержав также документ WP/55, он выразил признательность Совету за то значение, которое он придает представленным европейскими государствами планам действий государств, в которых содержится полная количественная оценка их базового сценария и мер по нейтрализации CO₂ от международной авиации, объединенных на региональном уровне, в качестве дополнения к информации, полученной от отдельных государств (см. пункт 2.1.2). Делегат Португалии заявил также о решительной поддержке *концептуального видения ИКАО относительно альтернативных видов авиационного топлива на период до 2050 года* и напомнил о мерах, которые европейские государства принимают для замены существенной доли обычных видов авиационного топлива на SAF.

112. Подчеркнув, что в период, перед следующей сессией Ассамблеи следует активизировать работу по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, делегат Португалии предложил дополнить эту деятельность разработкой графика и "дорожной карты" для принятия решений в соответствии с целями Парижского соглашения.

113. Что касается наращивания потенциала, то делегат Португалии особо отметил достижения, ставшие возможными благодаря помощи, оказанной его государством ведомствам гражданской авиации других португалоязычных стран, и подчеркнул, что его государство рассчитывает использовать базу АСТ-CORSIA для дальнейшего достижения целей авиации в области охраны окружающей среды.

114. Выразив поддержку документу WP/58, делегат Чили высказался за обсуждение в рамках ИКАО долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации. Подчеркнув, что это — совместная обязанность всех государств-членов, предполагающая техническую работу с участием всех заинтересованных сторон, он сделал упор на необходимости обеспечить баланс между этой деятельностью и продолжением работы по осуществлению корзины мер ИКАО, которые касаются в том числе CORSIA и SAF. Поддержав документ WP/411 (Гватемала в соавторстве с государствами – членами ЛАКГА), делегат Чили подчеркнул, что его государство

недавно разработало государственный план действий по сокращению эмиссии CO₂, и призвал другие латиноамериканские государства поступить таким же образом.

115. Признав серьезность проблемы изменения климата, делегат Кубы подчеркнул необходимость того, чтобы международное авиационное сообщество продолжало наращивать свои усилия по борьбе с климатическим кризисом и обеспечению устойчивого развития авиационной отрасли. Он подчеркнул, что нужно также обеспечить наращивание потенциала государств, а также доступ к финансированию и передаче технологии. Выразив поддержку проекту обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58), в частности дальнейшему изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, делегат Кубы подчеркнул важность учета последствий любых предлагаемых целей для развивающихся государств.

116. Поддержав мнения, высказанные делегатом Норвегии в отношении документа WP/194 (МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА, координируемыми АТАG), делегат Северной Македонии подчеркнул необходимость интенсивно работать над принятием смелой долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, активно поддерживая при этом более широкое использование всего набора мер, входящих в корзину ИКАО, по уменьшению эмиссии CO₂ международной авиации.

117. Выразив широкую поддержку механизму CORSIA, долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации и идее ответственного использования SAF, делегат Польши одобрил соответствующие документы WP/55 (Совет) и WP/102 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА). Он согласился с делегатом Германии в том, что SAF является одним из важных компонентов корзины мер ИКАО, который обладает потенциалом по абсолютному сокращению эмиссии в авиационном секторе, в частности за счет использования синтетических видов топлива, производимого из дополнительных возобновляемых источников энергии.

118. Делегат Колумбии высказался в поддержку проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58) и призвал все государства-члены поддержать CORSIA, которая, по его мнению, является одним из главных достижений ИКАО. Поддержав мнения, озвученные, в частности, делегатами Бразилии, Соединенных Штатов Америки, Канады и Кубы, а также наблюдателем от МСДА, он высказался за то, чтобы в настоящее время сосредоточить усилия на SAF и гибридных самолетах, одновременно работая над долгосрочной глобальной желательной целью для международной авиации.

119. Делегат Испании высказался в поддержку представления на следующей сессии Ассамблеи конкретного набора вариантов долгосрочной глобальной желательной цели, о чем говорил делегат Соединенных Штатов Америки. Подчеркнув, что первый трансатлантический полет с использованием реактивного биотоплива состоялся между Мехико и Мадридом в августе 2011 года и что Мехико принимал у себя СААФ/2 в октябре 2017 года, он высоко оценил усилия Мексики по содействию разработке, производству и использованию SAF. Выразив признательность ИКАО за организацию различных семинаров и практикумов по этой теме, он подчеркнул необходимость того, чтобы ИКАО служила площадкой, в рамках которой продвигались и развивались бы инновационные технологии по сокращению эмиссии CO₂, что было подчеркнуто Мексикой в документе WP/269. Делегат Испании с удовлетворением отметил, что согласно документу WP/80 Revision No. 1, центральноамериканский регион работает над внедрением CORSIA, причем Испания вносит свой вклад в этот процесс в рамках "товарищеских партнерств" по ACT-CORSIA.

120. Делегат Нидерландов высоко оценил работу, проделанную за последние годы ИКАО, государствами-членами и авиационной отраслью в целях сокращения эмиссии CO₂ международной авиации. Приветствуя колоссальные усилия государств по обеспечению устойчивого будущего своей авиационной отрасли, такие как усилия латиноамериканских государств, о которых говорится в документе WP/411, он подчеркнул, что их следует поддерживать и впредь. Делегат Нидерландов отметил также работу, проделанную самой авиационной отраслью, в частности сектором деловой авиации, по повышению осведомленности о SAF и стимулированию более широкого производства и использования SAF, о чем говорится в документе WP/273.

121. Для обеспечения того, чтобы вся проделанная до настоящего времени работа не была напрасной, делегат Нидерландов поддержал документ WP/102 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА) и другие документы, в которых подчеркивается необходимость и важность разработки смелой долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, которая стала бы основой для работы и стимулировала бы прогресс, имеющий решающее значение не только для международной авиации, но и для общества в целом. Он указал, что Нидерланды готовы рассмотреть предложение Председателя о том, чтобы в качестве первоочередной задачи заняться разработкой долгосрочной глобальной желательной цели, с тем чтобы оперативно проработать возможные варианты. Нидерланды считают, что такие области работы, как постановка долгосрочной цели и развитие CORSIA имеют основополагающее значение для будущего международной авиации и что обеим этим областям следует уделять должное и пристальное внимание.

122. Делегат Нигерии поддержал документ WP/55 в том, что касается дальнейшей работы по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации. Он поддержал также документ WP/58 и содержащийся в нем проект сводного заявления об изменении климата, предложенный Советом, без каких-либо поправок, а также документы WP/266 и WP/323, представленные соответственно Кенией и Доминиканской Республикой и касающиеся укрепления партнерства по вопросам, связанным с изменением климата.

123. Напомнив о недавнем марше в рамках "климатической забастовки", в ходе которого сотни тысяч молодых людей продемонстрировали свою обеспокоенность по поводу изменения климата, делегат Новой Зеландии всецело поддержала работу ИКАО в отношении долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации и ее разработку к следующей сессии Ассамблеи. Подчеркнув воздействие изменения климата на тихоокеанские островные государства, она сделала упор на необходимости разработать и согласовать долгосрочные цели для этого сектора и принять меры в соответствии с Парижским соглашением, поскольку затягивание в решении проблемы изменения климата может поставить источники средств к существованию этих островов под угрозу. С момента заключения соглашения о среднесрочной цели CORSIA прошло три года, а следующие три года следует использовать для обдумывания долгосрочных целей. Она предложила внести поправку в проект резолюции с целью подчеркнуть важность и срочность долгосрочных целей, с тем чтобы к следующей сессии Ассамблеи были представлены конкретные варианты.

124. Поддержав документы WP/102, WP/103 и WP/104 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА), делегат Монако подчеркнула, что ее государство всецело поддерживает все решения, принятые Ассамблеей в интересах охраны окружающей среды, и выразила надежду на то, что CORSIA будет внедряться по всему миру. Она отметила, что ИКАО не должна отвлекаться на мелкие проблемы и должна продвигаться вперед в своей работе, касающейся SAF и смелой долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации.

125. Делегат Словакии выразил поддержку документу WP/269 (Мексика) и полностью согласился с замечаниями делегата Испании и делегатов других европейских государств в отношении долгосрочной глобальной желательной цели и мер, которые должны быть приняты для уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации.

126. Напомнив о том, что в 2016 году Ассамблея приняла CORSIA, направленную на достижение среднесрочной глобальной желательной цели CNG2020, делегат Соединенного Королевства указал, что его государство всецело поддерживает CORSIA и с удовлетворением восприняло поистине одобрительные комментарии в отношении этой системы. Тем не менее необходимо думать о будущем ближе к 2050 году и рассмотреть долгосрочную глобальную желательную цель для международной авиации. Марш в рамках "климатической забастовки", который прошел 27 сентября 2019 года и в ходе которого сотни тысяч молодых людей вышли на улицы Монреаля и других городов мира, стал отрезвляющим напоминанием о том, что нынешнее поколение создает условия жизни следующего поколения. В этой связи Соединенное Королевство настоятельно призывает Ассамблею вдохновить следующее поколение и своими решениями продемонстрировать, что ей можно доверить вклад в формирование будущего нового поколения.

127. Так Соединенное Королевство подчеркнуло, что цель авиационной отрасли по сокращению вдвое авиационной нетто-эмиссии CO₂ к 2050 году была поставлена десять лет назад, и за это время показатели, касающиеся изменения климата, значительно улучшились, в связи с чем авиационная отрасль проводит тщательный анализ потенциальных способов достижения своей собственной долгосрочной цели, описанной в документе WP/194. В этой связи у Ассамблеи есть уникальная возможность задать тон обсуждению этого вопроса и принять в нем участие. Соединенное Королевство надеется, что Ассамблея ухватится за такую возможность и приступит к разработке четкой долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации для ее принятия на 41-й сессии Ассамблеи. По этой причине Соединенное Королевство поддержало соответствующее предложение европейских государств, представленное в документе WP/102, а также идею создания небольшой группы для рассмотрения текста проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, касающегося SAF и долгосрочной глобальной желательной цели. Соединенное Королевство поддержало одобрительные комментарии, высказанные делегатами Новой Зеландии, Дании, Мексики и Соединенных Штатов Америки в отношении долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, и приветствовало положительный сигнал от партнеров из авиационной отрасли, содержащийся в документе WP/194. Соединенное Королевство также поддержало выступления делегатов Камеруна, Доминиканской Республики и Кении, в частности, по вопросу о наращивании потенциала в области охраны окружающей среды.

128. Делегат Сингапура высказался в поддержку дальнейшего внедрения CORSIA. В то же время он согласился с замечаниями делегатов Бразилии и Соединенных Штатов Америки о возможности внесения большей ясности в процесс разработки набора сбалансированных и практических вариантов долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации для рассмотрения на следующей сессии Ассамблеи. Делегат Сингапура также поддержал замечания многих других выступавших о том, что такая долгосрочная цель должна сопровождаться соответствующими мерами по наращиванию потенциала и технической помощи для всех развивающихся государств.

129. Делегат Мальты напомнил о содержащейся в документе WP/194 просьбе к Совету разработать, при полной поддержке отрасли и в сотрудничестве с ней, долгосрочную цель для международной гражданской авиации в области сохранения климата для ее принятия на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. Подчеркнув, что для Мальты актуальны те же обусловленные климатом факторы риска, что и для других малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) во всем мире, которые, в частности, упоминал делегат Новой Зеландии, он указал, что в связи с этим он

поддерживает активизацию усилий по выработке такой долгосрочной цели на основе результатов анализа САЕР к следующей сессии Ассамблеи.

130. Делегат Российской Федерации предложил создать небольшую редакционную группу для рассмотрения текстов проектов резолюций Ассамблеи об изменении климата (WP/58) и по CORSIA (WP/59) с учетом различных предложенных изменений и представить соответствующий доклад Исполнительному комитету, который рассмотрит этот вопрос после завершения обсуждения пункта 17 повестки дня. Делегаты Коста-Рики и Индии поддержали это предложение. Делегаты Соединенных Штатов Америки, Канады и Гватемалы не сочли нужным создавать такую редакционную группу.

131. Делегат Коста-Рики, помимо прочего, выразил поддержку документам WP/55 (Совет), WP/269 (Мексика), WP/323 (Доминиканская Республика) и WP/411 (Гватемала в соавторстве с государствами – членами ЛАКГА), а также замечаниям делегатов Мексики и Кубы. Выступив также в поддержку предложенных делегатом Гватемалы изменений к первому предложению пункта 9 постановляющей части проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58), он поддержал вышеупомянутое предложение делегата Российской Федерации об учреждении редакционной группы.

132. Делегат Швеции отметил, что его государство поддерживает документы WP/55 (Совет) и WP/102 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА) и всецело выступает за разработку и глобальное внедрение CORSIA. Швеция высоко оценила колоссальную работу, проделанную ИКАО в отношении SARPS, касающихся CORSIA и элементов внедрения CORSIA. Поскольку, по мнению Швеции, перемены необходимы как в краткосрочной, так и в долгосрочной перспективе, она присоединилась к Мексике, Японии, Канаде и другим государствам, поддержавшим предложение о принятии долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации не позднее чем на следующей сессии Ассамблеи.

133. Делегат Исландии указал, что его государство также поддерживает документы WP/55 и WP/102 и согласно со многими государствами, включая Мексику, Японию, Данию и Новую Зеландию в том, что настало время начать процесс разработки долгосрочной цели в области сохранения климата для международной авиации.

134. Делегат Уругвая подчеркнул, что его государство поддерживает ведущую роль ИКАО во всех вопросах, касающихся международной авиации и изменения климата, и высказался в поддержку проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58). Уругвай поддержал также принятие любых мер, которые укрепят потенциал государств по достижению целей ИКАО в области климата.

135. Делегат Канады вновь заявила о поддержке ее государством указанной резолюции Ассамблеи об изменении климата в том виде, в котором она представлена Советом в документе WP/58. По мнению Канады, предлагаемые Советом изменения носят умеренный характер и отражают консенсус, которого удалось добиться ИКАО и государствам-членам за прошедшие годы, и, следовательно, нет необходимости возобновлять рассмотрение этой резолюции Ассамблеи или создавать редакционную группу для внесения, по всей вероятности, весьма незначительных поправок. Вместе с тем Канада признала, что есть желание отразить в соответствующем документе Ассамблеи выявленные в ходе нынешнего обсуждения вопросы, по которым мнения совпадают, в частности относительно необходимости активизации работы ИКАО применительно к долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, и предложила отразить их в докладе Исполнительного комитета пленарному заседанию по пункту 16 повестки дня. Совет мог бы затем поручить САЕР разработать предложение о конкретной

программе работы для ускорения выработки такой долгосрочной глобальной желательной цели. Канада сочла САЕР подходящей для выполнения этой работы площадкой.

136. Делегат Франции подчеркнул, что для обеспечения устойчивого развития международной авиации необходимо уменьшить ее экологический след, что, в свою очередь, требует постановки долгосрочной глобальной желательной цели в соответствии с просьбой авиационной отрасли и широкой общественности. Отметив, что другие секторы экономики смогли поставить свои соответствующие долгосрочные цели, он поинтересовался, почему сектору авиации этого сделать не удалось. Делегат Франции подчеркнул, что, хотя сектор авиации опередил другие сектора с принятием CORSIA, в отсутствие такой долгосрочной цели он рискует отстать от них. Подчеркнув, что перед Ассамблеей открывается историческая возможность принять решение о том, какой курс выбрать в этой области на следующие три года, он предупредил, что если в течение этого времени Совет лишь продолжит работу по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации и если результаты этой работы будут представлены лишь на следующей сессии Ассамблеи, как это в настоящее время предлагается в пункте 9 постановляющей части проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58), то сектор авиации утратит ту ведущую роль, которая была у него по отношению к другим секторам. Делегат Франции подчеркнул необходимость мобилизовать усилия в следующем трехлетнем периоде, с тем чтобы ИКАО смогла согласовать долгосрочную глобальную желательную цель для международной авиации, соответствующую заявленной в Парижском соглашении цели ограничения повышения температуры уровнем 1,5°C, до начала следующей сессии Ассамблеи.

137. Делегат Южной Африки подчеркнул, что его государство всецело поддерживает CORSIA, о чем свидетельствует его информационный документ WP/409. Южная Африка сочла, что работа, проделанная до 39-й сессии Ассамблеи, имела важное значение для обеспечения того, чтобы государства – члены ИКАО объединили свои усилия для решения проблемы международной авиации и изменения климата, и подчеркнула необходимость продолжения этой работы. Таким образом, Южная Африка поддержала проект обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата в том виде, в котором он представлен Советом в документе WP/58, заявив, что предлагаемый текст, который она считает сбалансированным и инклюзивным, позволит добиться большего прогресса.

138. Не согласившись с предложением делегата Российской Федерации об учреждении небольшой редакционной группы, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что документ WP/58, в котором содержится проект обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, был распространен за несколько месяцев до начала сессии Ассамблеи и что многие государства-члены нашли время и подали соответствующие рабочие документы с изложением своих мнений к установленному сроку. Ему непонятно, почему информационный документ WP/605, в котором содержится *Совместное заявление Министерства транспорта Российской Федерации и Управления гражданской авиации Китая о создании справедливого и эффективного глобального механизма в области международной авиации и изменения климата*, был представлен так поздно.

139. Высоко оценив колоссальную работу ИКАО в рамках ее экологической программы, делегат Гайаны поддержал документ WP/55 (Совет). Он поддержал также документ WP/102 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА), в котором содержится призыв к решительным действиям в плане постановки долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации.

140. Делегат Китая указал, что в дополнение к поправкам в отношении проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58), предложенным совместно

Российской Федерацией, Китаем и Индией и представленным Секретариату, у его государства имеется много замечаний в отношении документа WP/55. Однако, по его мнению, для представления этих замечаний не хватит одной минуты, выделенной каждому выступающему, и он хотел бы получить разъяснения применительно к процедуре, которой следует придерживаться в отношении этих замечаний, а также в отношении указанных совместно предложенных поправок к резолюции Ассамблеи об изменении климата. Отметив, что ИКАО состоит из государств-членов и что сессии Ассамблеи проводятся для того, чтобы они могли в полной мере выражать свои мнения и совместно принимать резолюции, делегат Китая заявил, что если проекты обновленных резолюций Ассамблеи об изменении климата и по CORSIA (WP/58 и WP/59) будут приняты без всестороннего учета мнений всех государств-членов, то это нарушит слаженность их работы, породит разногласия между ними и нанесет ущерб будущему сотрудничеству, а также репутации ИКАО.

141. Делегат Индии указал, что, поскольку в отношении двух указанных резолюций Ассамблеи возникли разногласия, он поддержал предложение делегата Российской Федерации о создании небольшой редакционной группы для рассмотрения текстов с учетом предложенных изменений в целях содействия принятию резолюций Ассамблеи на основе консенсуса.

142. Делегат Саудовской Аравии присоединился к делегатам Египта, Канады, Южной Африки, Нигерии и других стран, выступающим за дальнейшую работу с проектом обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата в том виде, в котором он представлен Советом в документе WP/58. В этой связи он подчеркнул, что географическое представительство состава Совета справедливо и что государства – члены Совета ведут свою деятельность в интересах всех государств – членов ИКАО. Отметив, что Совет в течение длительного времени работал над текстом резолюции Ассамблеи, делегат Саудовской Аравии подтвердил, что этот текст, включая текст пункта 9 постановляющей части, является тщательно продуманным. Напомнив, однако, что Саудовская Аравия испытывала некоторую озабоченность в отношении других положений, но решила оставить их без внимания и пошла в Совете на компромисс в целях достижения консенсуса по тексту, представленному в документе WP/58, он указал, что, если Исполнительный комитет решит учредить небольшую редакционную группу, как предложил делегат Российской Федерации, то в ходе такого широкомасштабного обсуждения Саудовская Аравия представит дополнительные замечания по проекту обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата.

143. Согласившись с тем, что предложенный текст является тщательно продуманным, делегат Аргентины также поддержал указанную резолюцию Ассамблеи в ее нынешнем виде (WP/58).

144. Поддержав мнения, высказанные двумя предыдущими выступавшими, делегат Мексики подчеркнул, что большая часть предлагаемого текста представляет собой существующий текст, с которым Ассамблея уже согласилась при принятии резолюции A39-2 Ассамблеи. В этой связи он не видит необходимости в пересмотре предлагаемого текста, особенно с учетом того, что, по всей вероятности, в него будут внесены лишь незначительные изменения, как указал делегат Канады. Отметив, впрочем, что в отношении пункта 9 постановляющей части, касающегося долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, был внесен ряд предложений, делегат Мексики указал, что текст этого пункта можно было бы обсудить вновь, если Исполнительный комитет примет соответствующее решение. В этом случае он предпочел бы, чтобы рассмотрением различных предложений и представлением рекомендации Исполнительному комитету занимался Секретариат, а не редакционная группа, как предложил делегат Российской Федерации. Делегат Мексики вновь заявил, что он поддерживает текущий текст проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата в том виде, в котором он представлен в документе WP/58. Делегат Колумбии согласился с этим мнением.

145. Выразив поддержку документам WP/55 и WP/58 (Совет), WP/269 (Мексика), WP/411 (Гватемала в соавторстве с государствами – членами ЛАКГА) и WP/323 и WP/413 (Доминиканская Республика), делегат Парагвая подчеркнул, что окружающая среда является общим наследием человечества и что необходимо поддерживать достигнутый к настоящему времени прогресс и двигаться дальше.

146. Делегат Египта согласился с мнением, высказанным делегатом Саудовской Аравии. Он подчеркнул, что, хотя в ходе обсуждения были высказаны предложения о внесении поправки в пункт 9 постановляющей части проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, на рассмотрение Исполнительного комитета не было представлено никаких соответствующих рабочих документов. Делегат Египта подчеркнул также, что возобновление обсуждения текста пункта 9 постановляющей части приведет к возобновлению обсуждения текста других положений, что он считает неприемлемым, поскольку время ограничено. В связи с этим он поддержал текст пункта 9 постановляющей части в том виде, в котором он представлен в документе WP/58.

147. Согласившись с делегатом Мексики в том, что проект обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата уже был подробно обсужден Советом, делегат Гватемалы заявил, что, таким образом, нет необходимости создавать небольшую редакционную группу для его дальнейшего обсуждения, и высказался за продолжение работы на основе нынешнего текста в том виде, в котором он представлен в документе WP/58.

148. Поддержав заявления в поддержку более смелого подхода к долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, делегат Австрии подчеркнула, что она убеждена в том, что изменение климата не будет ждать, пока ИКАО проведет предполагаемое изучение осуществимости цели.

149. Делегат Коста-Рики поблагодарил ИКАО за хорошую работу, проделанную к настоящему моменту в области охраны окружающей среды и CORSIA, и поддержал замечания делегатов Мексики и Гватемалы.

150. Отметив, что прогресс невозможно будет достичь без учета обеспокоенности, выраженной некоторыми государствами в связи с CORSIA, делегат Алжира высказался в поддержку создания небольшой редакционной группы в целях достижения консенсуса. Он подчеркнул, что для дальнейшего прогресса в отношении CORSIA необходимо заручиться поддержкой всех государств.

151. Делегат Финляндии подчеркнул исключительную важность того, чтобы Ассамблея установила четкий график для скорейшего принятия смелой долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации. Подчеркнув, что молодежные марши в рамках "климатической забастовки", прошедшие 27 сентября 2019 года в Монреале и других городах мира, отражают растущую потребность общества в смелых мерах применительно к климату с учетом серьезной озабоченности, выраженной в последних экологических докладах, таких как Специальный доклад МГЭИК о последствиях глобального потепления на 1,5°C выше доиндустриальных уровней, он подчеркнул необходимость в принятии ИКАО мер реагирования на глобальный климатический кризис.

152. Отметив наличие широкого консенсуса в отношении того, чтобы не возобновлять обсуждение проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, делегат Франции счел необходимым продолжить обсуждение долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации и предложил Председателю провести консультации с государствами с целью выяснить, насколько гибкую позицию они готовы проявить, с тем чтобы внести поправку в

пункт 9 постановляющей части. Он заявил, что Исполнительный комитет не сможет подготовить более качественный текст, чем тот, который Совет сформулировал для других положений.

153. Делегат Саудовской Аравии подтвердил, что возобновление обсуждения пункта 9 постановляющей части фактически приведет к возобновлению обсуждения остальной части проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата и что у его государства появятся дополнительные замечания по другим положениям.

154. Поддержав предложение делегата Франции, делегат Нидерландов указал, что можно было бы рассмотреть возможность внесения небольших изменений в текст пункта 9 постановляющей части, которые могли бы оказать значительное позитивное воздействие с той точки зрения, что в них будет определено, когда и каким образом ИКАО сможет представить варианты долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации.

155. Отметив, что указанное предложение является также приемлемым для него, делегат Египта задал вопрос, почему некоторые делегаты возражают против обсуждения поправок к другим пунктам проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, поскольку в отношении всех положений должен применяться одинаковый подход.

156. Подтвердив, что общественность как никогда активна в отношении настоятельной необходимости решения проблемы изменения климата и ее мнение подкрепляется научным консенсусом, наблюдатель от ИКСА подчеркнул, что международная авиация существенно и все сильнее усугубляет климатическую проблему, а значит, должна продемонстрировать, что участвует также и в ее решении. С учетом ограниченности времени для вывода эмиссии на устойчивую траекторию Ассамблее необходимо дать четкий сигнал. По мнению ИКСА, неотложная задача Ассамблеи заключается в том, чтобы согласовать график, который позволил бы государствам – членам ИКАО принять решение об эффективной и смелой долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации не позднее 41-й сессии, с учетом того факта, что до нее для принятия незамедлительных мер реагирования может потребоваться созыв чрезвычайной сессии Ассамблеи. ИКСА поддержала внесение поправки в пункт 9 постановляющей части проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58), с тем чтобы отразить эту идею. В рамках технической работы, необходимой для представления столь важного предложения, можно было бы учесть различные мнения о том, как сформулировать такую долгосрочную глобальную желательную цель, но такая работа не должна приводить к задержкам в установлении графика для выполнения этой важной задачи. В заключение наблюдатель от ИКСА обратил внимание на информационные документы WP/277, WP/560 Revision No. 1 и WP/561, представленные его организацией.

157. Президент Совета отметил, что ни в одном из рабочих документов, представленных по пункту 16 повестки дня, не предлагались конкретные поправки к проекту обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58), однако в некоторых из них содержались соответствующие замечания. Кроме того, Секретариату был представлен ряд замечаний по указанной резолюции Ассамблеи, а другие замечания были высказаны в ходе нынешнего обсуждения в Исполнительном комитете. Он подчеркнул, что все государства-члены имеют равные права и равные возможности для представления своих замечаний и что в отношении их замечаний применяется одинаковый подход.

158. Президент Совета отметил совпадение мнений относительно необходимости придать определенным приоритетный характер работе по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, с тем чтобы она была проделана до 41-й сессии Ассамблеи, исходя из того, что, если такая цель будет сочтена осуществимой, то на

рассмотрение 41-й сессии будут представлены соответствующие варианты. Напомнив, что соответствующий пункт 9 постановляющей части указанной резолюции Ассамблеи адресован Совету, а не государствам, Президент Совета подчеркнул, что есть два способа, с помощью которых Ассамблея может давать указания Совету: в основной части резолюции Ассамблеи или в докладе по пункту 16 повестки дня. В отношении первого варианта он указал, что если Исполнительный комитет сочтет нужным внести поправки в текст резолюции Ассамблеи, то необходимо будет принять решение о механизме, с помощью которого будут рассматриваться предлагаемые изменения. Президент Совета подчеркнул, что Исполнительный комитет не может отказать никакому государству-члену, считающему нужным внести поправки в любые положения дополнительно к пункту 9 постановляющей части, в его праве представить такое предложение на рассмотрение. В отношении второго варианта он указал, что, как ранее предлагал делегат Канады, Исполнительный комитет мог бы разъяснить в своем докладе пленарному заседанию по пункту 16 повестки дня вопросы, касающиеся важности и первоочередности работы по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, а также ожидаемого представления вариантов такой долгосрочной цели на рассмотрение 41-й сессии Ассамблеи. Президент Совета предложил, чтобы Исполнительный комитет оставил этот вопрос на усмотрение Председателя, Секретариата и его самого, а они проконсультируются с государствами в отношении и текста проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, и текста проекта обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA и представят доклад по этому вопросу.

159. Что касается вопроса о SAF, то Президент Совета отметил, что нынешний текст проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата является достаточно общим. Впрочем, важность и роль SAF можно было бы, вероятно, подчеркнуть в докладе по пункту 16 повестки дня. Он предложил Исполнительному комитету оставить этот вопрос также на усмотрение Председателя, Секретариата и его самого, и они проведут дальнейшее обсуждение с различными государствами, проявившими к нему интерес. Президент Совета вновь подчеркнул необходимость обеспечения равных возможностей для всех государств и равного к ним отношения.

160. В заключение своего выступления Президент Совета напомнил, что в своем вступительном слове на пленарном заседании (P/1) он отметил, что CORSIA была принята на предыдущей Ассамблее после весьма трудных переговоров, с тем чтобы избежать огромной мешанины национальных мер для эксплуатантов, таких как налоги, которые могут препятствовать обеспечению глобальной связности, и подчеркнул, что если на этой Ассамблее мы не сможем обеспечить дальнейшее внедрение CORSIA в качестве действительно глобальной системы компенсации выбросов международной авиации, то это будет контрпродуктивно для прогресса авиации и изменения климата. Он вновь заявил о необходимости сосредоточить внимание на этой важнейшей приоритетной задаче, заключающейся в обеспечении дальнейшего внедрения CORSIA.

161. Председатель Исполнительного комитета поинтересовался, получает ли предложение Президента Совета о дальнейших действиях поддержку.

162. Поблагодарив Совет и Секретариат за подготовку тщательно продуманного проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, делегат Австралии отметил, что в отношении ее текста в ходе обсуждения в Исполнительном комитете было высказано три концептуальные идеи. Подавляющее большинство государств высказалось за сохранение текста в том виде, в каком он был представлен Советом в документе WP/58. Одна группа государств (Российская Федерация, Китай и Индия) выразила озабоченность и пожелала внести соответствующие поправки в текст, а другая группа государств (включая европейские государства) пожелала усилить текст, касающийся SAF и долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации. Делегат Австралии предложил предоставить этим двум группам государств возможность распространить предлагаемые ими поправки к указанной резолюции

Ассамблеи и учесть их при рассмотрении Исполнительным комитетом проекта доклада пленарному заседанию по пункту 16 повестки дня.

163. Поблагодарив Президента Совета за его замечания относительно равных возможностей государств предлагать поправки и равного отношения к таким предложениям, делегат Китая попросил ответить на процедурный вопрос, который он затронул ранее (см. пункт 140 выше).

164. Поддержав эти замечания, делегат Российской Федерации указал, что в добавок к его предыдущей просьбе информационный документ WP/605 (*The Joint Statement of the Ministry of Transport of the Russian Federation and Civil Aviation Administration of China on the establishment of an equitable and effective global mechanism on international aviation and climate change*) можно было бы представить в ходе рассмотрения Исполнительным комитетом пункта 17 повестки дня, касающегося CORSIA (см. пункт 109 выше). Он выразил признательность Президенту Совета за мудрость, проявленную им в предложенном возможном выходе из ситуации, который он поддерживает.

165. Делегат Мексики подтвердил, что предложение Президента Совета о проведении консультаций с государствами является разумным и позволит Исполнительному комитету достичь консенсуса по проекту обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата. Он предпочел бы, чтобы при этом использовалось предложение делегата Австралии провести в Исполнительном комитете полномасштабное обсуждение соответствующих предложений обеих групп, которым еще предстоит согласовать свои точки зрения в отношении текста резолюции Ассамблеи.

166. Делегаты Алжира, Колумбии, Коста-Рики, Эритреи, Эфиопии, Франции, Грузии, Гватемалы, Нидерландов, Нигерии, Омана, Польши, Саудовской Аравии, Швейцарии, Турции и Соединенных Штатов Америки высказались также в поддержку предложения Президента Совета. При этом делегат Грузии подчеркнул, что его государство выступает за более смелую долгосрочную глобальную желательную цель для международной авиации.

167. Делегат Саудовской Аравии подчеркнул, что в ходе предусмотренного процесса консультаций его государство предложит на рассмотрение поправки к положениям, не входящим в пункт 9 постановляющей части проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата.

168. Делегат Бразилии вновь заявил, что его государство согласилось с текстом пункта 9 постановляющей части указанной резолюции Ассамблеи об изменении климата в том виде, в каком он был представлен Советом в документе WP/58, и подчеркнул, что, по его мнению, в настоящее время было бы нецелесообразно возобновлять дискуссию по этому вопросу. По мнению Бразилии, более подходящим вариантом было бы обсудить возможные улучшения текста резолюции Ассамблеи в ходе подготовки соответствующих показателей для процесса обзора CORSIA в 2022 году на основе результатов работы CAEP.

169. Отметив, что подавляющее большинство поддержало замечательное предложение Президента Совета, Председатель Исполнительного комитета указал, что они поступят соответствующим образом. Он просил государства представить предложенные ими поправки к проекту обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58) Секретариату, который распространит их среди всех делегаций для рассмотрения.

170. Исполнительный комитет отметил, что Председатель вместе с Президентом Совета и Секретариатом проведут консультации с некоторыми государствами с целью обсудить возможные

усовершенствования проекта резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58), касающиеся SAF и долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации, но не затрагивающие при этом положения, текст которых уже получил поддержку.

171. Исполнительный комитет согласился с действиями, предложенными ранее Председателем (см. пункты 86–88), с поправками, внесенными в ходе обсуждения.

Прочие вопросы

Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

172. Директор Авиатранспортного управления (АТВ) сообщил Исполнительному комитету о том, что в соответствии с его предыдущим решением (EX/4) редакционная группа "Друзья председателя" доработала текст глобальной *Декларации по авиационной безопасности* приведенный в информационном документе WP/528 Revision No. 1 (Ливан, Мексика, Нигерия, Катар, Саудовская Аравия, Сингапур, Объединенные Арабские Эмираты и Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА) с учетом полученных замечаний. Предложенный редакционной группой текст на английском языке теперь размещен на веб-сайте 40-сессии Ассамблеи в разделе "*Справочные документы*", и делегатам было предложено направить свои замечания по этому вопросу в Секретариат по адресу: ASF@icao.int . не позднее 30 сентября 2019 года. После рассмотрения редакционной группой замечаний предложенный ею пересмотренный текст декларации будет издан в качестве добавления № 1 к документу WP/596 (*Текст проекта доклада пленарному заседанию по пункту 12 повестки дня*), который будет представлен для обсуждения позже в ходе этой сессии.

173. Председатель Исполнительного комитета выразил признательность за работу, проделанную указанной редакционной группой, которую возглавляла Южная Африка и в состав которой входили члены от следующих государств и организаций: Аргентины, Бразилии, Канады, Новой Зеландии, Нигерии, Португалии, Саудовской Аравии, Сенегала, Сингапура, Того, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, АКГА и МСА.

174. Заседание закрылось в 12:05.

Протокол шестого заседания
(Воскресенье, 29 сентября 2019 года, 14:15)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSlA)
- *Обновленная информация о Системе компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSlA)*
 - *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSlA)*
 - Документ, представленный государствами – членами Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА)
 - Документ, представленный Финляндией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)
 - Документ, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 государств-членов
 - Документ, представленный Сингапуром в соавторстве с Австралией, Индонезией, Канадой, Маршалловыми Островами, Науру, Новой Зеландией, Палау, Папуа-Новой Гвинеей, Самоа, Соединенными Штатами Америки, Тринидадом и Тобаго, Фиджи и Японией
 - Документ, представленный Бразилией и Гватемалой и поддержанный государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)
 - Документ, представленный Китаем и Российской Федерацией
 - Документ, представленный Гватемалой в соавторстве с государствами – членами ЛАКГА
 - Документ, представленный Индией
 - Документ, представленный Канадой
 - Документ, представленный Гайаной
 - Документ, представленный Кенией
 - Документ, представленный Мексикой
 - Документы, представленные Бразилией
 - Документ, представленный Российской Федерацией

- Документ, представленный Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), координируемыми Группой действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ)
 - Документ, представленный ИАТА
 - Информационный документ, представленный Арабской организацией гражданской авиации (АРОГА)
 - Информационный документ, представленный Австралией и Новой Зеландией в соавторстве с Индонезией, Самоа и Фиджи
 - Информационные документы, представленные Карибской системой контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS)
 - Информационный документ, представленный Южной Африкой
 - Информационный документ, представленный Японией
 - Информационный документ, представленный Аргентиной
 - Информационный документ, представленный Саудовской Аравией
 - Информационный документ, представленный Индонезией
 - Информационный документ, представленный ИАТА
2. Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация (продолжение)
- *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*
3. Пункт 14 повестки дня. Программы упрощения формальностей
- Директория открытых ключей (ДОК) ИКАО*
- *События, связанные с Директорией открытых ключей (ДОК) ИКАО*
 - *Преимущества участия в Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО*
- Стратегия ИКАО в области Программы идентификации пассажиров (TRIP)*
- *События, касающиеся Стратегии ИКАО в области Программы идентификации пассажиров (TRIP)*
 - Документ, представленный ИАТА и МСА
 - Информационный документ, представленный Нидерландами и Канадой

Приложение 9 "Упрощение формальностей"

- Доклад о дезинсекции воздушных судов и мерах борьбы с переносчиками инфекции
- Изменения, касающиеся Приложения 9 "Упрощение формальностей"
- Документ, представленный МСА
- Информационный документ, представленный Сингапуром в соавторстве с Соединенным Королевством
- Информационный документ, представленный Чили и поддержанный всеми государствами – членами ЛАКГА
- Информационный документ, представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА
- Информационный документ, представленный Соединенными Штатами Америки

Помощь пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям

- Документ, представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)
- Документ, представленный Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (АСVFFI)

Торговля людьми в контексте авиации

- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Документ, представленный МСА и ИАТА

Инвалиды/доступность авиационных услуг

- Документы, представленные Доминиканской Республикой
- Документ, представленный Бразилией от имени группы государств – членов ЛАКГА
- Документ, представленный Канадой от имени Австралии, МСА и ИАТА
- Документ, представленный ИАТА
- Информационный документ, представленный Китаем

Резолюция, подлежащая принятию Ассамблеей

- Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 17 повестки дня. **Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)**

6. Исполнительный комитет рассмотрел пункт 17 повестки дня на основе двух ключевых документов, представленных Советом (WP/56 и WP/59), и соответствующих документов, представленных государствами и международными организациями.

7. Директор Авиатранспортного управления (D/ATB) внес на рассмотрение документ WP/56, в котором сообщается о прогрессе, достигнутом ИКАО после 39-й сессии Ассамблеи по вопросам, связанным с внедрением CORSIA, включая: разработку и принятие в июне 2018 года вступивших в силу с 1 января 2019 года Стандартов и рекомендуемой практики (SARPS), касающихся CORSIA, в качестве первого издания тома IV *"Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*; разработку и публикацию в августе 2018 года первого издания тома IV *Технического руководства по окружающей среде* (Doc 9501); различные элементы внедрения CORSIA [Инструмент оценки и представления отчетности в отношении CO₂ (CERT) CORSIA ИКАО, виды топлива, отвечающего условиям CORSIA, единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, центральный реестр CORSIA (CCR)]. В документе сообщается также о последующих шагах.

8. В отношении информационно-разъяснительной деятельности и деятельности по наращиванию потенциала в поддержку внедрения CORSIA в документе WP/56 сообщается об организации в истекшем трехлетнем периоде региональных семинаров и практикумов ИКАО для наращивания потенциала государств по разработке своих систем мониторинга, отчетности и верификации (MRV). В документе освещаются также мероприятия, прошедшие в рамках программы АСТ-CORSIA (помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA), в частности успешное создание "товарищеских партнерств" по CORSIA, в которых к настоящему времени задействованы 15 государств-доноров и 98 государств-получателей; проведение учебного курса ИКАО по верификации в области CORSIA, в рамках которого потенциальные органы верификации прошли обучение методам проверки отчетов об эмиссии CO₂.

9. В документе WP/56 представлена также справочная информация о ходе обсуждения Советом и его решении по пункту 18 постановляющей части предлагаемой обновленной резолюции *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации"* (WP/59), который был составлен на основе формулировок, используемых в пунктах 7, 8 и 9 преамбулы резолюции А39-3 Ассамблеи.

10. Затем директор Авиатранспортного управления внес на рассмотрение документ WP/59, в котором Совет предложил внести изменения в резолюцию А39-3 Ассамблеи в свете изменений в отношении CORSIA, описанных в документе WP/56.

11. Председатель Исполнительного комитета отметил, что почти во всех из 25 документов, представленных государствами и международными организациями по этому пункту повестки дня, говорится о важном прогрессе, достигнутом за последний трехлетний период в отношении внедрения CORSIA, в частности о разработке связанных с CORSIA SARPS и инструктивного материала, а также о мероприятиях по наращиванию потенциала в рамках "товарищеских партнерств" по CORSIA в государствах-членах и в тесной координации с ИКАО. Он указал, что сейчас очень подходящее время для того, чтобы поздравить друг друга

со значительным прогрессом, достигнутым благодаря беспрецедентным усилиям и вкладу государств – членов ИКАО и авиационной отрасли в своевременное внедрение CORSIA. Напомнив о том, что на последней сессии Ассамблеи было принято решение о весьма амбициозном плане внедрения, Председатель отметил, что все государства-члены, вне зависимости принимают ли они добровольное участие в экспериментальном этапе CORSIA или нет, на сегодняшний день предприняли необходимые шаги. Государствам-членам необходимо принять соответствующее законодательство, а эксплуатантам — собирать информацию об эмиссии CO₂, и именно это и происходит во всем мире, пока он выступает. Он подчеркнул, что сделать этот очень важный шаг удалось благодаря отличной стратегии наращивания потенциала и поддержки, реализуемой ИКАО, программе АСТ-CORSIA, а также обучению эксплуатантов, которое в это же время проводит авиационная отрасль. Отметив, что авиационная деятельность носит глобальный характер, Председатель подчеркнул, что это один из лучших примеров реализации глобальной меры и инициативы ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB).

12. Делегат Мексики представил документ WP/267 (*Внедрение CORSIA*), в котором его государство высоко оценило значительный прогресс, достигнутый в деле своевременного внедрения CORSIA благодаря программе АСТ-CORSIA и "товарищеским партнерствам" по CORSIA. В нем предлагаются также последующие шаги для успешного внедрения CORSIA и подчеркивается важнейшее значение упомянутого скоординированного подхода ИКАО в деле содействия глобальному сотрудничеству для оказания помощи и наращивания потенциала.

13. В документе WP/267 Ассамблее предлагается:

- a) просить Совет ИКАО обеспечить дальнейший прогресс в разработке и обновлении относящихся к CORSIA SARPS и инструктивного материала, включая разработку оставшихся элементов внедрения CORSIA, касающихся видов топлива, соответствующих условиям CORSIA, и единиц эмиссии, отвечающих критериям CORSIA;
- b) просить государства-члены продолжать предпринимать необходимые действия, включая создание необходимых национальных нормативно-правовых рамок для соблюдения условий CORSIA в соответствии со сроками, установленными в томе IV Приложения 16;
- c) подчеркнуть важнейшее значение скоординированного подхода ИКАО в деле содействия глобальному сотрудничеству для оказания помощи и наращивания потенциала в целях внедрения CORSIA с помощью программы ИКАО АСТ-CORSIA и "товарищеских партнерств" среди государств-членов;
- d) рекомендовать государствам добровольно участвовать в CORSIA начиная с 2021 года.

14. Наблюдатель от КОЕСНА представил документ WP/79 Revision No. 1 [*Вклад государств Центральной Америки в дело внедрения Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)*], в котором подчеркивается, что изменение климата создает в Центральной Америке противоречивую ситуацию: на долю Панамского перешейка приходится менее 0,5% глобальных выбросов парниковых газов (ПГ), но в то же время он считается наиболее значимой "горячей точкой" в тропиках, то есть вполне может оказаться самым слабозащищенным от последствий изменения климата районом в мире. В связи с этим государства – члены КОЕСНА разработали План действий по уменьшению эмиссии международной гражданской авиации в Центральной Америке (CAAPER). Кроме того, Гватемала, Сальвадор и Коста-Рика объявили о своем намерении добровольно участвовать во внедрении CORSIA с самого начала, т. е. в экспериментальном этапе (2021–2023 гг.), в расчете на то, что

в качестве добровольных участников им в приоритетном порядке будет оказано содействие ИКАО в наращивании потенциала и помощи.

15. В документе WP/79 Revision No. 1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную в документе информацию;
- b) рекомендовать ИКАО разработать конкретные программы помощи странам, наиболее затронутым изменением климата, таким как страны Центральной Америки.

16. Наблюдатель от АКГА представил документ WP/177 [*Вклад африканских государств во внедрение Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA) и запрашиваемая помощь*], в котором подчеркивается важность добровольного участия африканских государств в CORSA, начиная с экспериментального этапа, для обеспечения более широкого охвата большего числа маршрутов, что будет обеспечивать более высокий уровень компенсации выбросов. В документе содержится также подробная информация, касающаяся необходимости оказания финансовой помощи в приобретении надежной системы сбора данных и инструментария для осуществления мониторинга, отчетности и верификации (MRV) эмиссии CO₂ от международных полетов посредством эффективного сотрудничества и партнерства с другими международными организациями.

17. Напомнив, что в ходе 39-й сессии Ассамблеи африканские государства-члены заявили о своей всецелой поддержке CORSA в том виде, в котором она представлена в резолюции A39-3 Ассамблеи без каких-либо дополнительных поправок, в документе подчеркивается, что по состоянию на 31 июля 2019 года 13 африканских государств-членов (представляющих 23,6 % из 54 африканских государств) добровольно вызвались участвовать в CORSA с самого ее начала. Кроме того, африканским государствам рекомендуется присоединиться к CORSA на добровольной основе на экспериментальном этапе, с тем чтобы получить опыт, связанный с проблемами и выгодами внедрения еще до наступления обязательного этапа (2027–2035 годы). В документе подчеркивается, что крайне важно продолжать оказывать африканским государствам необходимую помощь и наращивать их потенциал. Было принято к сведению, что большинство африканских государств, участвовавших в региональных практикумах по CORSA, в своих отзывах отмечали в основном проблемы, связанные с осведомленностью, техническим и человеческим потенциалом для выполнения положений тома IV Приложения 16, разработкой национальной законодательной базы, доступностью инструментов по сбору данных и управлению ими, а также с наличием органов верификации в регионе.

18. Наблюдатель от АКГА, пользуясь случаем, выразил признательность региональному бюро Восточной и Южной Африки (ESAF) (Найроби), региональному бюро Западной и Центральной Африки (WACAF) (Дакар) и региональному бюро Ближнего Востока (MID) в Каире за организацию региональных практикумов по CORSA и поблагодарил Генерального секретаря за отличную координацию действий по результатам этих практикумов.

19. В документе WP/177 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в этом документе;
- b) поддержать и призвать государства-члены принять участие в экспериментальном этапе CORSA (2021–2023 гг.);

- c) призвать государства-члены поддержать ИКАО и продолжать с ней сотрудничать в рамках инициативы АСТ-CORSIA по наращиванию потенциала для выполнения положений тома IV Приложения 16;
- d) рекомендовать государствам-членам налаживать партнерские отношения по вопросам, связанным с изменением климата, и способствовать сотрудничеству и обмену знаниями на региональном и глобальном уровнях;
- e) призвать государства-члены оказывать содействие в регистрации и аккредитации органов верификации по CORSIA;
- f) оказать поддержку государствам-членам в приобретении и внедрении надежной системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV) данных в соответствии с положениями тома IV Приложения 16 ИКАО;
- g) поощрять государства-члены и содействовать им в присоединении к Комитету по защите окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) и участию в его работе;
- h) поручить Генеральному секретарю способствовать подготовке персонала органов верификации по CORSIA для африканских государств;
- i) поручить Генеральному секретарю предоставить всем государствам-членам информацию об аккредитации программ CORSIA по отвечающим критериям единицам эмиссии и содействовать такой аккредитации.

20. Делегат Сингапура внес на рассмотрение документ WP/229 (*Обеспечение успеха внедрения CORSIA*), который был представлен его государством в соавторстве с Австралией, Индонезией, Канадой, Маршалловыми Островами, Науру, Новой Зеландией, Палау, Папуа – Новой Гвинеей, Самоа, Соединенными Штатами Америки, Тринидадом и Тобаго, Фиджи и Японией. В документе подтверждается руководящая роль ИКАО в вопросах охраны окружающей среды от авиации, а также то, что CORSIA является глобальной рыночной мерой (PM) для международной авиации. В нем описываются три аспекта применительно к устранению проблем, вызванных быстрыми темпами внедрения CORSIA: наращивание потенциала, органы верификации и инструктивный материал. Что касается наращивания потенциала, то в документе отмечается, что, помимо АСТ-CORSIA, ИКАО могла бы тесно сотрудничать с другими отраслевыми организациями, предлагающими техническую помощь по вопросам CORSIA, в целях более оптимального распределения ресурсов и обеспечения последовательности и более широкого доступа к наращиванию потенциала. В отношении органов верификации в документе подчеркивается, что в некоторых регионах число аккредитованных органов верификации ограничено или они отсутствуют вовсе, и предлагается, чтобы ИКАО дополнила свои курсы по верификации для CORSIA адресной информационно-просветительской работой в государствах тех регионов, где такое обслуживание предоставляется в недостаточном объеме, с целью аккредитовать больше органов верификации. Что касается третьей области, то в документе подчеркивается, что своевременное предоставление инструктивных материалов по отвечающим критериям единицам эмиссии CORSIA и отвечающим критериям видам топлива CORSIA упростило бы для эксплуатантов принятие деловых решений в отношении удовлетворения будущих требований компенсации эмиссии в рамках CORSIA и позволило бы разработчикам проектов и поставщикам топлива среагировать на ожидаемый от CORSIA объем требуемого сокращения эмиссии.

21. В документе WP/229 Ассамблее предлагается:

- a) вновь подтвердить постоянную ведущую роль ИКАО в рассмотрении экологических вопросов, связанных с эмиссией международной авиации, и решение Ассамблеи внедрить глобальную систему рыночных мер в виде

CORSIA, которая должна быть рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации;

- b) признать положительные усилия ИКАО, государств и отрасли, приведшие CORSIA к текущему уровню реализации;
- c) признать ключевую роль АСТ-CORSIA в поддержке государств во внедрении CORSIA и просить ИКАО согласовать техническую помощь, предоставляемую государствам для CORSIA, в целях обеспечения последовательности в ее внедрении;
- d) просить ИКАО сотрудничать с заинтересованными государствами и Международным форумом по аккредитации (IAF) в целях увеличения числа аккредитованных органов верификации по CORSIA, с тем чтобы удовлетворить отраслевой спрос, в том числе посредством организации курсов по верификации для CORSIA Международным информационно-координационным центром подготовки авиационного персонала ИКАО;
- e) признать важность своевременной подготовки инструктивных материалов ИКАО по отвечающим критериям единицам эмиссии для CORSIA и отвечающим критериям видам топлива CORSIA для компенсации эмиссии выбросов в рамках системы CORSIA.

22. Делегат Бразилии внес на рассмотрение документ WP/289 (*Соображения стран, входящих в состав ЛАКГА, в отношении мер ИКАО, связанных с авиацией и изменением климата*), который был представлен его государством и Гватемалой при поддержке государств – членов ЛАКГА. В документе признается, что CORSIA является важной системой, которая на временной основе дополняет другие элементы корзины мер по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, однако подчеркивается, что крайне важно найти пути изучения и реализации других элементов корзины в качестве долгосрочных и эффективных решений. Что касается CORSIA, то в документе делается упор на том, что государства – члены ЛАКГА привержены внедрению MRV CORSIA, одного из ключевых элементов системы, однако Ассамблее следует рассмотреть некоторые общие проблемы.

23. В документе WP/289 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению соображения региона относительно важности всех элементов корзины мер, включая устойчиво производимые виды авиационного топлива;
- b) поручить Совету продолжать работу по укреплению потенциала государств посредством проведения семинаров и практикумов по MRV в рамках АСТ-CORSIA;
- c) предложить Совету принять меры по расширению географической представленности в технических обсуждениях по CORSIA, проводимых в рамках CAEP;
- d) призвать Совет подготовить в рамках CAEP анализ затрат и выгод и анализ экономической эффективности в отношении CORSIA с учетом экологической целостности и последствий для различных видов эксплуатантов, которые будут поддерживать процесс обзора в 2022 году.

24. Делегат Китая внес на рассмотрение документ WP/306 (*Перспективы относительно справедливого и объективного варианта внедрения CORSIA*), представленный его государством и Российской Федерацией, которые являются последовательными сторонниками определения основанного на проведении полномасштабных консультаций варианта внедрения CORSIA,

предусматривающего широкое участие каждой страны, вносящей свой посильный, объективный и справедливый вклад, а также взаимовыгодное сотрудничество в целях оказания содействия устойчивому развитию международной авиации во всем мире. В документе подчеркивается, что вместе с тем в ходе деятельности по оказанию содействия внедрению CORSIA ИКАО не уделяла внимание сбалансированному учету обеспокоенности и позиций, высказанных различными сторонами. В нем подчеркивается также, что страны, особенно развивающиеся страны, смогут в большей степени доверять предпринимаемым ИКАО усилиям в области международной авиации и изменения климата и проявлять больше желания участвовать в международном сотрудничестве в рамках внедрения CORSIA лишь на основе обеспечения процессуального права при принятии решений и учета принципов моральной справедливости при разработке элементов этого механизма. В добавлении А к документу отмечается также, что основной рост объемов международной авиации в период 2017–2037 годов придется на развивающиеся страны.

25. В документе WP/306 Ассамблее предлагается:

- a) признать, что проблемы, рассматриваемые в пунктах 2 и 3 документа, негативно повлияют на ведущую роль, которой добивается ИКАО, и нанесут ущерб доверию и готовности государств, особенно развивающихся государств и стран с переходной экономикой, работать совместно при посредничестве ИКАО для решения проблемы эмиссии международной авиации;
- b) предоставить странам достаточные возможности для устранения различий и разногласий посредством проведения диалога и переговоров;
- c) просить Совет при содействии государств-членов предпринять немедленные действия, включая обстоятельное рассмотрение положений пункта 4.3 документа и оказание содействия определению справедливого и равноправного варианта внедрения CORSIA, предусматривающего обеспечение объективности и справедливости и учет согласованных усилий и соответствующих возможностей государств;
- d) просить Совет разработать в соответствии с принципами, перечисленными в приложении к резолюции А39-2, показатели для периодического пересмотра CORSIA и критерии инициирования приостановки внедрения CORSIA для проведения консультаций и утверждения совещанием высокого уровня, проведение которого предварительно запланировано на 2021 год.

26. Делегат Индии представил документ WP/228 Revision No. 1 (*Проблемы реализации CORSIA и необходимость пересмотра базовых критериев эмиссии*), в котором отражены две озабоченности в отношении базовой архитектуры CORSIA: кто должен отвечать за управление эмиссией, эксплуатанты авиакомпаний или государства; каким образом обозначать базовый уровень. Что касается первой озабоченности, то в документе подчеркивается, что в соответствии с согласованными на международном уровне принципами учета эмиссии ПГ, изложенными в Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН), ответственность за сокращение эмиссии ПГ лежит на государствах-членах, а не на отраслевых источниках этой эмиссии. Таким образом, в соответствии с принципами РКИК ООН каждая страна несет ответственность за эмиссию ПГ и ее регулирование в пределах своих границ. В документе подчеркивается, что ИКАО следует утвердить аналогичный принцип, чтобы сокращать выбросы в авиационном секторе на основе инициатив государств-членов. Если применить такую же концепцию к авиации, логичным результатом будет возложение на страну ответственности за эмиссию ею ПГ при выполнении международных поездок ее гражданами, независимо от того, какую авиакомпанию они используют для поездок. Однако в рамках CORSIA, как это было согласовано в резолюции А39-3 Ассамблеи, за основу в этой системе берется эмиссия каждого эксплуатанта воздушного судна.

27. Что касается второй озабоченности, то в документе подчеркивается, что авиакомпании развивающихся государств находятся на стадии расширения своей деятельности по отношению к авиакомпаниям развитых стран, которые уже достигли весьма больших объемов международных перевозок. Если базовые пороговые значения эмиссии оставить на уровне 2019–2020 годов, это будет очень несправедливо по отношению к авиакомпаниям развивающихся государств, поскольку рост объема всей их деятельности с 2020 по 2026 год подпадет под требования компенсации выбросов в соответствии с CORSIA. В этой связи базовый уровень необходимо определить, используя более научный подход.

28. В документе WP/228 Revision No. 1 Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть вопрос об использовании принципа стабилизации авиационной эмиссии, основанной на инициативах государств-членов, и возложить ответственность за сокращение эмиссии на государства-члены, а не на эксплуатантов авиакомпаний;
- b) просить Совет рассмотреть вопрос об изменении базового критерия, как предлагается выше, и переносе базового периода на 2025–2026 годы для тех авиакомпаний, которые присоединятся на втором этапе CORSIA;
- c) рассмотреть простые и экономически эффективные критерии отбора единиц эмиссии, предусматривающие определенный уровень гибкости для эксплуатантов самолетов из развивающихся стран, в соответствии с принципами общей, но дифференцированной ответственности;
- d) предоставить более ясную информацию о SARPS, касающихся правовых аспектов и правоприменительных мер в рамках CORSIA, в целях оказания помощи государствам в обеспечении надлежащей реализации CORSIA;
- e) обеспечить, чтобы эксплуатанты не были обязаны соблюдать различные наборы требований по уменьшению эмиссии в рамках различных региональных схем и чтобы существовала только одна глобальная рыночная мера для снижения объемов эмиссии международной авиации и для достижения глобальной желательной цели ИКАО по углеродно-нейтральному приросту;
- f) создать процедуру для проведения технического диалога и консультаций между государствами-членами и ИКАО по вопросу реализации CORSIA государствами для согласования и взаимоувязки различных подходов государств в духе взаимопомощи и уважения к национальному суверенитету;
- g) обеспечить полное соответствие критериев единиц эмиссии принципам РКИК ООН и критериям международной торговли квотами, разработанным в соответствии со статьей 6 РКИК ООН.

29. Делегат Канады представила документ WP/227 (*Точка зрения Канады на внедрение системы CORSIA и наращивание потенциала*), в котором подчеркивается, что ее государство продолжает поддерживать CORSIA в качестве глобальной рыночной меры для сокращения эмиссии CO₂ международной авиации и АСТ-CORSIA в качестве площадки для наращивания потенциала. Признавая, что до сих пор деятельность в отношении CORSIA была чрезвычайно успешной, в документе отмечается, что работа еще не завершена, и излагаются некоторые соображения относительно будущей работы. В нем подчеркивается также важное значение наращивания потенциала и подготовки персонала.

30. В документе WP/227 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению оказываемую Канадой поддержку CORSIA как глобальным рыночным мерам для решения проблемы эмиссии CO₂ международной авиации, а также поддержку наращиванию потенциала посредством инициативы АСТ-CORSIA;
- b) признать важность работы государств-членов со своими национальными органами по аккредитации для увеличения, где это возможно, числа аккредитованных органов верификации в кратчайшие возможные сроки;
- c) признать важность установленного процесса анализа и рекомендовать государствам-членам предоставлять ИКАО исходную информацию по проблемам, возникающим в ходе внедрения CORSIA, с тем чтобы можно было разработать дополнительные инструктивные материалы;
- d) подчеркнуть важность своевременного утверждения Советом программ по единицам эмиссии и возможных типов проектов после завершения первого процесса анализа Техническим консультативным органом (ТАВ);
- e) отметить призыв Канады ко всем государствам – членам ИКАО продемонстрировать свое намерение принять в CORSIA скорейшее участие.

31. Делегат Гайаны представил документ WP/265 (*Результаты деятельности по охране окружающей среды от воздействия авиации в Кооперативной Республике Гайана*), в котором рассматривается деятельность Гайаны по соблюдению требований CORSIA и обсуждается необходимость для ИКАО учитывать ограниченные возможности малых государств. В документе подчеркивается, что, несмотря на классификацию Гайаны как малого островного развивающегося государства (МОСТРАГ), она взяла на себя добровольное обязательство принять участие в экспериментальном этапе CORSIA. В нем подчеркивается также, что ИКАО следует продолжать учитывать уязвимость малых государств к последствиям изменения климата и их ограничения в деле обеспечения экологической безопасности. Эти ограничения проявляются в таких областях как отсутствие технологических возможностей, недостаточность человеческого капитала и финансовые ограничения. В документе подчеркивается, что ИКАО и развитые государства не должны игнорировать неучастие стран МОСТРАГ в CORSIA или непредставление/незавершение планов действий МОСТРАГ в области CO₂, но продолжать поддерживать их и оказывать им помощь с тем, чтобы ни одна страна не оставалась без внимания в соответствии с инициативой NCLB ИКАО.

32. В документе WP/265 Ассамблее предлагается:

- a) рекомендовать ИКАО оказывать развивающимся государствам техническую помощь и содействие в наращивании потенциала;
- b) поручить ИКАО неуклонно признавать и корректировать минимальный углеродный взнос малых государств в глобальный уровень эмиссии CO₂ с учетом их уязвимости перед последствиями изменения климата.

33. Делегат Бразилии представил документ WP/290 (*CORSIA: Необходимая будущая работа*), в котором выражается поддержка CORSIA со стороны его государства и вместе с тем определяются два аспекта, которые требуют особого внимания со стороны Совета для обеспечения успешного внедрения указанной системы. Первым аспектом является критерий расчетов базового уровня новых участников. Определение базового уровня новых участников — это вопрос, который не решен техническими органами ИКАО и который будет иметь практические последствия, когда будет применяться индивидуальный подход. Второй аспект — это решение Совета по отвечающим критериям единицам эмиссии, которое необходимо принять как можно скорее, признавая важность

механизма РКИК ООН в деле представления единиц в требуемом масштабе и при обеспечении экологической целостности.

34. В документе WP/290 Ассамблее предлагается:

- a) признать, что ИКАО следует принять решение о критерии определения базового уровня новых участников, принимая во внимание последствия отсутствия обоснованного критерия, когда будет применяться индивидуальный подход;
- b) просить Совет разработать инструктивный материал по определению базового уровня новых участников, что предотвратит антиконкурентную практику;
- c) приветствовать создание постоянного ТАВ и просить Совет в возможно кратчайшие сроки рассмотреть его рекомендации, признавая при этом особые условия механизмов РКИК ООН.

35. Затем делегат Бразилии представил документ WP/291 (*Необходимость плавного перехода от PM CORSIA к SAF: Предлагаемое направление действий*), в котором выражается обеспокоенность его государства относительно: i) средств достижения долгосрочных целей ИКАО в области климата, которые потребуют увеличения доли устойчиво производимого топлива (SAF); ii) отсутствия четкой методики обеспечения плавного и предсказуемого поэтапного отказа от использования CORSIA до 2035 года. С учетом этой обеспокоенности в документе предлагается предоставить Совету мандат на проведение при технической поддержке САЕР соответствующего исследования и выработку предложений по порядку плавного перехода от использования механизма компенсации к использованию SAF и других технологий.

36. В документе WP/291 Ассамблее предлагается:

- a) согласиться с необходимостью дальнейших действий по обеспечению упорядоченного и постепенного отказа от использования рыночных мер в CORSIA с учетом *концептуального видения ИКАО в отношении устойчиво производимых видов авиационного топлива до 2050 года* и в качестве одного из средств достижения долгосрочных глобальных желательных целей ИКАО в сфере климата;
- b) просить Совет провести исследование и разработать при техническом содействии САЕР механизм, гарантирующий плавный переход от использования глобальных рыночных мер к использованию SAF и других мер из корзины ИКАО для обеспечения долгосрочной жизнеспособности глобальных желательных целей ИКАО в сфере климата.

37. Делегат Российской Федерации внес на рассмотрение документ WP/529 (Revision No. 1 – только на китайском языке) (*Влияние внедрения CORSIA на увеличение темпов роста эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации и на снижение общего уровня безопасности полетов. Альтернативные сценарии климатических действий ИКАО в контексте целей устойчивого развития ООН*). Он особо отметил катастрофические последствия изменения климата для окружающей среды, приведя в качестве примера недавние лесные пожары в Канаде и Российской Федерации, а также ураганы и другие стихийные бедствия и связанную с ними гибель людей. Делегат Российской Федерации подчеркнул, что в этой связи обсуждаемый вопрос имеет большое значение не только для ИКАО, но и для всего человечества. В документе WP/529 поясняется, почему CORSIA приведет к увеличению авиационной эмиссии и негативно скажется на достижении Стратегических целей ИКАО, включая Безопасность полетов, Охрану окружающей среды и Экономическое развитие воздушного транспорта. В нем подчеркивается, что CORSIA

приведет к серьезным искажениям рыночных отношений и недобросовестной конкуренции, что противоречит *Конвенции о международной гражданской авиации*, а также ЦУР ООН. Кроме того, в нем выражается обеспокоенность по поводу использования международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других секторов.

38. В документе WP/529 Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть прилагаемый к документу альтернативный вариант проекта резолюции Ассамблеи ИКАО *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*, предусматривающий внедрение глобальных рыночных мер на основе *Механизма чистого развития для международной гражданской авиации (ACDM)*;
- b) поручить Совету ИКАО изучить возможность создания под эгидой ООН мобильных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями, финансируемыми за счет средств международного экологического фонда ИКАО (МЭФ), что в полной мере соответствует ЦУР ООН (резолюция A/RES/70/1 Генеральной Ассамблеи ООН *"Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года"*).

39. Напомнив, что в молодежном марше в рамках "климатической забастовки", прошедшем в Монреале 27 сентября 2019 года, приняли участие около 500 000 человек, делегат Российской Федерации подчеркнул, что настало время для реальных действий.

40. Наблюдатель от ИАТА представил документ WP/139 (*Мнение ИАТА о CORSIA MRV и единицах эмиссии*), в котором подчеркивается, что единообразие в реализации SARPS, касающихся CORSIA, применительно к MRV и единицам эмиссии является ключевым не только для предотвращения рыночных искажений, но и для сохранения экологической целостности CORSIA. В документе ИАТА приветствовала прогресс, достигнутый за последние несколько месяцев применительно к созданию ТАВ и официальному принятию критериев единиц эмиссии, и подчеркнула, что четкое решение Совета по единицам выбросов необходимо принять в начале 2020 года, с тем чтобы позволить эксплуатантам воздушных судов приступить к планированию своих требований компенсации.

41. В документе WP/139 Ассамблее предлагается:

- a) подтвердить важность минимизации рыночных искажений в связи с CORSIA;
- b) призвать государства-члены принять необходимые меры для соблюдения и применения CORSIA в соответствии с томом IV Приложения 16;
- c) обратить внимание на мнение ИАТА о том, что поддержание широкого доступа эксплуатантов воздушных судов к углеродному рынку имеет важное значение, как и обеспечение экологической целостности приемлемых единиц эмиссии;
- d) принять к сведению мнение ИАТА о том, что крайне важно, чтобы Совет ИКАО принял решение о приемлемых единицах эмиссии в рамках CORSIA не позднее 2020 года.

42. Затем наблюдатель от ИАТА обратил внимание на резолюцию по CORSIA, которая была одобрена подавляющим большинством голосов на 75-м Генеральном совещании ИАТА (AGM) (Сеул, Республика Корея, 1–3 июня 2019 г.), в котором AGM:

"1. **ВНОВЬ ВЫРАЖАЕТ** решительную поддержку авиакомпаниям – членам ИАТА в отношении CORSIA и их обязательства в полной мере соблюдать соответствующие требования по MRV и компенсациям в рамках этой системы;

2. **ПРИЗЫВАЕТ** авиакомпании – члены ИАТА осуществлять все доступные меры по повышению топливной эффективности для продолжения исторически сложившегося повышения эффективности в отрасли, включая инвестиции в замену парка воздушных судов, проведение эксплуатационных мероприятий и работу с отраслевыми партнерами для достижения большего прогресса в осуществлении мер по развитию инфраструктуры;

3. **ПРИЗЫВАЕТ** всех членов ИАТА принять участие в долгосрочном энергетическом переходе воздушного транспорта на устойчиво производимое авиационное топливо;

4. **ПРИЗЫВАЕТ** все государства – члены ИКАО вновь заявить о своей поддержке CORSIA на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО и подтвердить, что CORSIA призвана быть рыночной мерой, применяемой в отношении международных полетов, с тем чтобы исключить принятие частично совпадающих или дублирующих друг друга односторонних мер;

5. **НЕ СОГЛАШАЕТСЯ** с решениями ряда государств – членов ИКАО применять в международной авиации национальные или региональные налоговые инструменты и инструменты тарификации выбросов углерода в дополнение к CORSIA и считает, что в рамках таких решений не учитываются обязательства, принятые на 39-й Ассамблее ИКАО;

6. **РЕКОМЕНДУЕТ** всем государствам – членам ИКАО продемонстрировать организационные способности применительно к вопросам климата и авиации;

7. **РЕКОМЕНДУЕТ** всем государствам – членам ИКАО рассмотреть вопрос об участии в экспериментальном и первом этапах внедрения компенсационных требований в рамках CORSIA на добровольной основе;

8. **ПРИЗЫВАЕТ** все государства – члены ИКАО обеспечить, чтобы их собственные национальные правила в отношении MRV полностью соответствовали положениям тома IV Приложения 16 в целях предотвращения искажений рыночных отношений и неоднозначности требований в отношении MRV".

43. Наблюдатель от ИАТА также внес на рассмотрение документ WP/193 (*Взгляды отрасли на CORSIA*), который был представлен МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА, координируемыми ATAG. В документе выражается решительная поддержка CORSIA со стороны авиационной отрасли и отмечается, что реализация CORSIA позволяет избежать необходимости применения дублирующих мер при формировании цен на выбросы углерода в отношении международной авиационной эмиссии на региональном, национальном или субнациональном уровнях. В нем подчеркивается тот факт, что CORSIA была принята с широким признанием того, что она должна быть единственной рыночной мерой, применяемой к международным рейсам, исходя из того, что эмиссия не должна учитываться более одного раза. В документе описываются также опасения авиационной отрасли относительно того, что внедрение и эффективность CORSIA могут быть подорваны политикой отдельных государств и групп государств, применяющих

инструмент углеродного ценообразования или налога, указанного в билете, или рассматривающих возможность их применения для решения проблемы эмиссии международной авиации, в дополнение к CORSIA.

44. Председатель напомнил, что в ходе предыдущего рассмотрения Исполнительным комитетом пункта 16 повестки дня "*Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация*" (EX/5) были внесены на рассмотрение три следующих рабочих документа: документ WP/102 (*Перспективы устойчивого развития авиации*), представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА; документ WP/266 (*Последние события в области сбора данных, мониторинга и представления информации об эмиссии CO₂ международной авиации*), представленный Кенией; документ WP/411 (*Вклад латиноамериканского региона в решение проблем изменения климата и во внедрение CORSIA*), соавторами которого выступили государства – члены ЛАКГА.

45. Было отмечено, что по пункту 17 повестки дня были представлены также 10 следующих информационных документов: документ WP/159 (*Reassertion of the Arab Civil Aviation Organization's acknowledgement that the "CORSIA Plan" is the only Global Market-based Measure applied to CO₂ emissions from international aviation*), который был представлен АРОГА; документ WP/472 (*ACT-CORSIA and the Pacific*), представленный Австралией и Новой Зеландией в соавторстве с Фиджи, Индонезией и Самоа; документы WP/338 [*CORSIA implementation in Member States of the Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)*] и WP/339 [*ICAO ACT-CORSIA Programme in Member States of the Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)*], представленные CASSOS; документ WP/409 (*Contribution and views of South Africa on the environmental protection work done by ICAO*), представленный Южной Африкой; документ WP/482 (*Japan's experience of CORSIA implementation*), представленный Японией; документ WP/527 Revision No. 1 (*Experiencia de la República Argentina en la implementación del CORSIA*), представленный Аргентиной; документ WP/547 (*Potential contribution of lower carbon aviation fuel to GHG emissions reductions*), представленный Саудовской Аравией; документ WP/548 (*Indonesia's priority measures in reducing carbon emissions in aviation sector*), представленный Индонезией; и документ WP/407 (*IATA support for the implementation of CORSIA through FRED+*), представленный ИАТА.

Обсуждение

46. Сославшись на документы WP/306 (Китай и Российская Федерация), WP/228 Revision No. 1 (Индия) и WP/529 (Revision No. 1 – только на китайском языке) (Российская Федерация), в которых выражается озабоченность по поводу CORSIA и высказываются предложения о конкретных действиях и подходах, Председатель напомнил Исполнительному комитету, что более десяти лет ИКАО работает над вопросом глобальных рыночных мер для международной авиации, при участии Совета, при технической поддержке CAEP и всех государств – членов ИКАО, а также путем периодического проведения совещаний высокого уровня. Он подчеркнул, что дальнейший процесс носил консультативный и прозрачный характер и что информация о различных этапах развития CORSIA и SARPS, касающихся CORSIA, была представлена всем государствам-членам и соответствующим заинтересованным сторонам в ходе двух раундов Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD) и ежегодных региональных практикумов, которые проводились в период с 2015 по 2019 год. Отзывы, полученные по итогам этих мероприятий, были приняты во внимание при подготовке окончательного варианта положений CORSIA и SARPS, касающихся CORSIA. Председатель подчеркнул, что CORSIA была принята на последней сессии Ассамблеи в 2016 году, причем в ходе заключительного пленарного заседания по

ней был достигнут максимально широкий консенсус. Это нашло отражение также в том факте, что ни одно государство-член не сделало оговорку в отношении резолюции А39-3 Ассамблеи в целом, и лишь небольшое число государств-членов сделали оговорки в отношении некоторых конкретных положений этой резолюции. Отметив, что ИКАО играет ведущую роль в области международной авиации и охраны окружающей среды, обеспечивая, чтобы "ни одна страна не оставалась без внимания", Председатель подчеркнул, что это было и будет оставаться девизом работы ИКАО. В связи с этим он предложил Исполнительному комитету рекомендовать, чтобы проект обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA, представленный в добавлении к документу WP/59, был передан пленарному заседанию для принятия.

47. В начале своего выступления делегат Тувалу отметил, что Тувалу впервые участвует в Ассамблее ИКАО после того, как 18 ноября 2017 года оно стало государством – членом Организации, и что оно с нетерпением ждет возможности участвовать в будущих мероприятиях ИКАО и извлекать из них уроки. Тувалу признало, что вопрос, касающийся CORSIA, чрезвычайно важен. Хотя Тувалу как одно из государств МОСТРАГ характеризуется низким уровнем экономической деятельности, включая международную авиационную деятельность, и поэтому не вносит какого-либо существенного вклада в глобальную эмиссию ПГ, Тувалу решительно поддерживает полноценное внедрение CORSIA без каких-либо изменений, а также более смелую долгосрочную глобальную желательную цель в области климата, поскольку последствия изменения климата являются реальностью для него и для других МОСТРАГ. В этой связи делегат Тувалу подчеркнул, что в ходе 50-го Саммита Форума тихоокеанских островов (ФТО), проходившего в столице его государства Фунафути 13–16 августа 2019 года, лидеры стран Тихоокеанского региона приняли жесткую Декларацию *Кайнаки II о неотложных мерах реагирования на изменение климата*. Он подчеркнул, что в соответствии с этой Декларацией ключевое значение имеют безотлагательные действия, поскольку недостаточные меры или бездействие приведут к серьезным последствиям для источников средств к существованию и самого существования тихоокеанских островов.

48. От имени ИКАО Президент Совета д-р Олумуива Бенард Алиу тепло приветствовал Тувалу в качестве 192-го государства-члена и выразил признательность этому государству за его усилия по участию в 40-й сессии Ассамблеи.

49. Поблагодарив Сингапур за представление документа WP/229, одним из соавторов которого является его государство, делегат Австралии напомнил, что существует международное выражение, которое используется всякий раз, когда нужно сделать что-то сложное и нельзя сдаваться: "Держись взятого курса". Он подчеркнул, что Австралия хочет, чтобы Ассамблея придерживалась курса "Сохранить CORSIA".

50. Делегат Бангладеш подчеркнул, что его государство озабочено тем, что внедрение CORSIA может препятствовать росту авиационного сектора развивающихся стран, что может негативно сказаться на их социально-экономическом развитии. В этой связи он поддержал документы WP/229 (Сингапур), WP/265 (Гайана) и WP/228 Revision No. 1 (Индия).

51. Подтвердив, что ИКАО является подходящей организацией для эффективного решения проблемы эмиссии CO₂ международной авиации, делегат Чили высказался в поддержку своевременного внедрения CORSIA во всем мире. Он подчеркнул, что 1 января 2019 года Чили при содействии ИКАО разработала свою программу MRV, а также необходимую нормативную базу.

52. Делегат Нигерии подчеркнула, что ее государство высоко оценивает прогресс, достигнутый ИКАО в отношении CORSIA, а также успех ее программы АСТ-CORSIA, в которой

одним из государств-доноров выступает Нигерия. Нигерия поддержала документы WP/56 и WP/59 (Совет). В частности, она поддержала все предлагаемые поправки к резолюции A39-3 Ассамблеи, изложенные в последнем документе, а также идею о том, что CORSIA должна быть единственной глобальной рыночной мерой ограничения эмиссии CO₂ международной авиации, с тем чтобы избежать возможного многообразия дублирующих государственных и региональных рыночных мер, обеспечив таким образом однократный учет эмиссии CO₂ международной авиации. В том же духе Нигерия поддержала документы WP/177 (АКГА) и WP/139 (ИАТА).

53. Сославшись на выступление делегата Тувалу, делегат Франции вновь подчеркнул, что для многих государств – членов ИКАО изменение климата приводит к кризисной ситуации и что для ее преодоления абсолютно необходимо принять срочные меры. Он поблагодарил Канаду за представление документа WP/227, в котором подчеркивается, что в ходе первого этапа АСТ-CORSIA, в котором акцент был сделан на подготовке планов мониторинга эмиссии и соответствующей нормативной базы, Канада в партнерстве с Францией работала с франкоязычными странами, а в партнерстве с Францией и Испанией оказала помощь нескольким государствам Ближнего Востока. Делегат Франции подчеркнул, что его государство с энтузиазмом примет участие во втором этапе АСТ-CORSIA. Он поблагодарил АКГА за проводимую им на Африканском континенте деятельность в целях содействия внедрению CORSIA, о чем говорится в документе WP/177. Кроме того, делегат Франции высказался за то, чтобы рекомендовать пленарному заседанию принять проект обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA в том виде, в котором он представлен в добавлении к документу WP/59.

54. Вновь заявив, что CORSIA представляет собой тщательно выверенный результат длительных переговоров и компромиссов между всеми государствами – членами ИКАО, делегат Сингапура подчеркнул, что его государство не поддерживает существенный пересмотр CORSIA в настоящее время, поскольку возобновление обсуждения по одной части может распространиться и на другие. Поскольку способность ИКАО и международного авиационного сообщества решить проблемы, связанные с изменением климата, в значительной степени зависит от успешного внедрения CORSIA, Сингапур считает, что в связи с этим следует сделать упор на успешном и своевременном внедрении этой системы. В дальнейшем на основе практического опыта, полученного при внедрении CORSIA, ИКАО и международное авиационное сообщество могли бы ставить более смелые цели и добиваться усовершенствования системы. Что касается других элементов внедрения CORSIA, то Сингапур подтвердил целесообразность продолжения работы в таких новых областях, как единицы эмиссии, отвечающие критериям CORSIA, и виды топлива, отвечающие критериям CORSIA.

55. Делегат Японии указал, что его государство разделяет мнение делегата Австралии о том, что ИКАО следует придерживаться курса "Сохранить CORSIA". Япония поддержала документы WP/56 и WP/59 (Совет), а также всецело поддержала CORSIA, которая является большим достижением последней сессии Ассамблеи, а также результатом последующей работы Совета. В настоящее время многие государства принимают необходимые меры для внедрения CORSIA в соответствии с томом IV Приложения 16 и Япония считает, что необходимо продолжать ход работы в отношении CORSIA, поскольку изменение климата является одной из насущных проблем. В связи с этим Япония не может поддержать существенные изменения в CORSIA. Она будет продолжать оказывать поддержку обсуждениям, связанным с CORSIA, в частности в Совете и САЕР, а также осуществлению программы АСТ-CORSIA ИКАО.

56. Делегат Гватемалы также выразил поддержку документам WP/56 и WP/59, а также связанной с CORSIA работе, которую САЕР будет проводить в предстоящем трехлетнем периоде. Отметив важность состояния природы, он подчеркнул необходимость придерживаться единого

подхода к решению проблемы эмиссии CO₂ международной авиации и инвестировать в целый ряд различных проектов по сокращению такой эмиссии, особенно в развивающихся странах. Делегат Гватемалы вновь заявил, что для государств крайне важно добровольно участвовать в экспериментальном этапе CORSIA. Пользуясь случаем, он обратил внимание на информационный документ WP/81 [*Green Paper of the Central American Corporation for Air Navigation Services (COCESNA)*], который был представлен государствами – членами КОСЕСНА и принят во внимание Исполнительным комитетом в ходе его предыдущего обсуждения (EX/5) пункта 16 повестки дня *Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация*. В основу "Зеленой книги" КОСЕСНА легли Повестка дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года и предусмотренные в ней ЦУР, в частности те из них, которые касаются рационального природопользования, энергетики, водоснабжения, комплексной обработки отходов и управления материальными потоками. Предполагалось, что эта книга станет Общеорганизационным экологическим руководством по предотвращению, сглаживанию и устранению возможных последствий функционирования объектов и регулярной деятельности КОСЕСНА для экологических систем. Гватемала рекомендовала ИКАО включить указанные принципы в свои различные программы.

57. Вновь подтвердив обеспокоенность, выраженную его государством в документе WP/228 Revision No. 1 (*Проблемы реализации CORSIA и необходимость пересмотра базовых критериев эмиссии*) (см. пункты 21–23 выше), делегат Индии подтвердил, что она должна быть должным образом учтена Ассамблеей при принятии проекта обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA, приведенного в добавлении к документу WP/59, поскольку это укрепит CORSIA, сделает ее более справедливой и обеспечит равноправие ее участников.

58. Делегат Российской Федерации отметил, что его государство присоединяется к позиции Индии, изложенной в документе WP/228 Revision No. 1, и считает, что предложение Индии позволит решить вопрос о новых участниках. Вновь выразив поддержку документу WP/306 (Китай и Российская Федерация), он указал, что, насколько он понимает, выраженные в этих двух документах мнения будут отражены в докладе Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня. Сославшись на документ WP/59, в котором содержится проект обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA, делегат Российской Федерации подчеркнул, что его государство не может поддержать пункты b), c) и d). Напомнив, что Китай, Индия и Российская Федерация представили в Секретариат совместно предложенные ими изменения к этой резолюции Ассамблеи, он подчеркнул, что Российская Федерация не может поддержать ее до тех пор, пока эти изменения не будут приняты во внимание.

59. Делегат Китая одобрил это замечание, а также предыдущие заявления делегатов Индии, Российской Федерации и Бразилии. Подчеркнув, что оказание помощи развивающимся государствам и наращивание их потенциала имеют большое значение для внедрения CORSIA, он особо отметил, что эти усилия должны быть сосредоточены на укреплении их потенциала в области устойчивого развития. Отметив, что во многих представленных документах подчеркивается, что государства столкнутся с многочисленными проблемами при внедрении CORSIA в ее нынешнем виде, делегат Китая предостерег Ассамблею относительно поспешного принятия проекта обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA, не получив полного представления о соответствующих условиях в государствах на национальном уровне, поскольку в этом случае ее осуществление не может быть гарантировано.

60. Делегат Китая заявил, что политика ИКАО в отношении SAF не является ни рациональной, ни действенной. Он подчеркнул, что, поскольку каждое из 193 государств – членом ИКАО находится на разном уровне экономического развития, Организация не должна проводить

универсальную политику, а вместо этого необходимо принимать во внимание соответствующие национальные условия в государствах. Делегат Китая отметил, что было бы неправильно, если бы ИКАО пошла по ошибочному пути, т.е. занялась внедрением CORSIA в ее нынешнем виде, не внося в этот процесс никаких изменений. Вновь заявив, что Китай, Индия и Российская Федерация представили Секретариату совместно предложенные ими изменения к этому проекту обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA (WP/59), делегат Китая выразил надежду на то, что Ассамблея примет во внимание все замечания, высказанные в ходе 40-й сессии, с тем чтобы добиться эффективного и справедливого внедрения CORSIA.

61. Обратив внимание на документ WP/177 (АКГА), делегат Бенина высоко оценил усилия ИКАО по содействию внедрению CORSIA и выразил признательность за подготовку кадров, которая будет проведена 21–25 октября 2019 года для его государства, а также для Буркина-Фасо, Бурунди, Конго, Демократической Республики Конго, Габона, Нигера, Сенегала и Того в рамках второго этапа "товарищеских партнерств" по АСТ-CORSIA с Канадой и Францией.

62. Поддержав документы WP/56 и WP/59 (Совет), делегат Колумбии подтвердил, что CORSIA должна быть единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, и что она должна внедряться в соответствии с указаниями, содержащимися в этих двух документах.

63. Делегат Швейцарии подчеркнул, что его государство и другие европейские государства решительно поддерживают работу, проводимую ИКАО совместно с государствами из различных регионов мира в целях содействия внедрению CORSIA и, при необходимости, наращивания потенциала и создания возможностей, и будут поддерживать ее и далее. Швейцария и другие европейские государства предложили другим государствам последовать их примеру и заявить о своей готовности добровольно участвовать в CORSIA, начиная с экспериментального этапа. Отметив, что более 100 государств еще не решились добровольно участвовать в CORSIA, делегат Швейцарии подчеркнул, что, таким образом, остается еще много возможностей для участия в этом грандиозном проекте с самого начала.

64. Делегат Эфиопии подчеркнул, что эффективное и действенное функционирование международной системы воздушных перевозок зависит от высокой степени единообразия, а также от выполнения правил, стандартов и процедур и что введение отдельными государствами или группами государств односторонних мер подрывает его. Он отметил, что именно исходя из этого на последней сессии Ассамблеи была принята CORSIA, причем широкое признание получила идея о том, что она должна быть единственной глобальной рыночной мерой в отношении эмиссии CO₂ международной авиации. Делегат Эфиопии подчеркнул, что любая дополнительная дублирующая рыночная мера по уменьшению эмиссии CO₂ международной авиации лишь создаст серьезное препятствие для разумного, экономичного и упорядоченного развития международных авиaperезовок. По этим причинам он поддержал точку зрения авиационной отрасли в отношении CORSIA, представленную в документе WP/193 (МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА, координируемые АТАG).

65. Делегат Египта поблагодарил все те государства, которые прилагают активные усилия для сокращения эмиссии CO₂ международной авиации. Отметив, что Председатель Ассамблеи решает, достигла ли она консенсуса по этому важному вопросу, он подчеркнул необходимость учета принципа географической представленности и обеспечения того, чтобы не было никаких противоречий между политикой ИКАО в отношении CORSIA и более общими решениями, принятыми на уровне ООН. Делегат Египта подчеркнул также необходимость принимать во внимание настрой на устойчивое развитие на основе ЦУР ООН и способность каждой

страны участвовать в CORSIA, а также вовлекать гражданское общество в процесс принятия решений. В этой связи он поддержал документы WP/56 и WP/59 (Совет); пункты действий d), e), f) и g) документа WP/228 Revision No. 1 (Индия); документ WP/139 (ИАТА); различные документы, в которых говорится об оказании помощи во внедрении CORSIA в соответствии с инициативой NCLB ИКАО.

66. Делегат Бразилии отметил, что его государство разделяет озабоченность, выраженную Канадой в документе WP/227 по поводу небольшого числа аккредитованных органов верификации, а также ее мнение относительно важности проведения обзора CORSIA в ходе внедрения этой системы. Кроме того, Бразилия поддержала документы WP/411 (Гватемала), WP/229 (Сингапур) и WP/139 (ИАТА). Что касается документа WP/306 (Китай и Российская Федерация), то, по мнению Бразилии, вопрос, поднятый его соавторами в связи с тем, что внедрение CORSIA ложится тяжелым бременем на развивающиеся рынки, крайне важен, равно как и их идея о том, что это следует принимать во внимание в процессе обзора CORSIA, с тем чтобы повысить степень равенства в части законодательного регулирования применительно к этой системе.

67. Отметив, что его государство поддержало документы WP/56 и WP/59 (Совет), делегат Республики Корея указал на то, что, по его мнению, со времени проведения последней сессии Ассамблеи в отношении CORSIA была проведена значительная работа, включая оказание поддержки государствам-членам при содействии Совета и Секретариата в целях обеспечения успешного внедрения CORSIA. Республика Корея сочла, что, несмотря на жесткие временные ограничения, успешное внедрение этой системы будет способствовать дальнейшим усилиям международного сообщества по решению проблемы изменения климата. Республика Корея активно участвует в мероприятиях ИКАО, связанных с CORSIA, в рамках региональных практикумов/семинаров ИКАО и планирует продолжать сотрудничество с ИКАО и ее государствами-членами в этой области.

68. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что его государство поддерживает предложение Председателя о том, чтобы проект обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA (WP/59) был передан пленарному заседанию для принятия, что также нашло отражение в документе WP/229 (Сингапур). Поблагодарив делегата Австралии за его замечания в отношении CORSIA, Соединенные Штаты Америки признали, что в настоящее время внедрение CORSIA является сложным, обременительным и чувствительным вопросом: одни государства хотят ускорить процесс, в то время как другие ставят под сомнение некоторые из принципов, согласованных на последней сессии Ассамблеи в 2016 году. Соединенные Штаты Америки полностью поддержали идею сохранения принятого курса в отношении CORSIA. Соединенные Штаты Америки согласились с замечаниями делегата Бразилии относительно будущей работы по решению вопросов, связанных с новыми участниками и единицами эмиссии, отвечающими критериям. Соединенные Штаты Америки признали, что впереди нас ждет напряженная работа, и выразили твердое намерение ее завершить.

69. Высоко оценив также замечания Председателя о том, что CORSIA является результатом подробного обсуждения, Соединенные Штаты Америки решили подчеркнуть добровольный характер экспериментального и первого этапов, подход по принципу "снизу вверх", в соответствии с которым государства могут по своему усмотрению принимать в нем участие, динамичное распределение, которое характеризуется изменением распределения между секторальным и индивидуальным ростом в целях решения проблем, связанных с базовым уровнем, и, что наиболее важно и было отражено делегатом Бразилии в его замечании, процесс обзора, который позволит рассмотреть и, в случае необходимости, изменить CORSIA уже после внедрения

этой системы. С учетом вышеизложенного Соединенные Штаты Америки полностью поддержали дальнейшее продвижение и сохранение принятого курса в отношении CORSIA.

70. Делегат Италии отметил, что его государство поддерживает связанную с CORSIA работу, проделанную ИКАО за последние три года, и одобрил документы WP/56 и WP/59 (Совет). Кроме того, Италия признала и приветствовала документ WP/177 (АКГА) и поддержала замечания делегатов Франции, Австралии, Японии и других стран.

71. Делегат Ирландии отметила, что ее государство поддерживает подход, основанный на корзине мер, для достижения глобальной желательной цели ИКАО по обеспечению углеродно-нейтрального роста с 2020 года, основополагающим элементом которой является CORSIA. Она напомнила, что все заинтересованные стороны в области авиации долго и упорно работали над достижением исторического соглашения по CORSIA и что на 39-й сессии Ассамблеи был достигнут консенсус, необходимый для перехода к внедрению этой системы. Кроме того, за последние три года Совет ИКАО и его соответствующие органы создали правила и процедуры, необходимые для внедрения CORSIA. Работа ведется в верном направлении, и были достигнуты успехи. Ирландия считает, что необходимо сохранить набранные темпы и продолжать двигаться вместе в одном направлении, и поэтому, по ее мнению, ИКАО не следует смещать акцент с CORSIA, как это предлагалось в некоторых из представленных документов. Ирландия согласилась с мнением, выраженным делегатами Австралии и Соединенных Штатов о необходимости "Сохранить CORSIA".

72. Также поддержав необходимость придерживаться выбранного курса и далее, делегат Грузии подтвердил, что процесс внедрения CORSIA уже идет, и в нем были достигнуты успехи. Поскольку, по его мнению, начало разработки новых альтернативных мер может свести на нет прогресс, необходимый для CORSIA, он согласился с теми делегатами, которые высказались за сохранение CORSIA в ее нынешнем виде. В связи с этим делегат Грузии выразил всецелую поддержку документам WP/56 и WP/59.

73. Делегат Северной Македонии выразил всецелую поддержку работе ИКАО над CORSIA и настрой добиваться внедрения государствами этой системы на практике. Предупредив, что любые попытки внести какие-либо изменения или предусмотреть в рамках CORSIA гибкий подход на индивидуальной основе будут противоречить основополагающему принципу ИКАО о недискриминации и откроют путь к серьезным искажениям рыночных отношений, делегат подчеркнул, что именно поэтому Ассамблее следует пресечь эти попытки.

74. Делегат Нидерландов отметил, что при подведении Председателем итогов обсуждения стало совершенно ясно, что ИКАО провела серьезную работу для снятия всех ранее высказанных озабоченностей в отношении CORSIA, за принятием которой в течение последних трех лет последовали колоссальные усилия, направленные на принятие мер по внедрению этой системы. Вся эта работа послужила основой для дальнейшего развития CORSIA, направленной на запуск добровольного пилотного этапа в 2021 году. Нидерланды признали необходимость дальнейшей поддержки и учета конкретных условий в государствах, однако они отметили также необходимость более широкого участия, чтобы CORSIA превратилась в поистине глобальную рыночную меру.

75. Делегат Камеруна отметил, что его государство поддерживает документы WP/56 и WP/59 (Совет), а также документ WP/177 (АКГА). Камерун будет добровольно участвовать в CORSIA с самого начала, но вместе с тем он подчеркнул необходимость того, чтобы ИКАО более активно участвовала в наращивании потенциала, а также подготовила инструктивные материалы

по вопросу о верификации отчетов об эмиссии CO₂, поскольку в большинстве развивающихся государств отсутствуют аккредитованные органы верификации.

76. Делегат Новой Зеландии отметила, что ее государство поддерживает CORSIA как единственную глобальную рыночную меру для международного авиационного сектора, и призвала другие государства принять в ней участие. Новая Зеландия поддержала позицию делегатов Франции, Сингапура и других стран о том, что проект обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA (WP/59) должен без существенных изменений быть передан пленарному заседанию для принятия. Отметив, что изменение климата не проводит различий, делегат Новой Зеландии подчеркнул, что и Ассамблее не следует проводить различий. Как она уже отмечала ранее в ходе обсуждения Исполнительным комитетом пункта 16 (EX/5) повестки дня и как впоследствии подчеркивали другие делегаты, последствия изменения климата для тихоокеанских островных государств и других МОСТРАГ могут быть катастрофическими. Подчеркнув, что некоторые острова исчезнут, если Ассамблея не приступит к внедрению CORSIA сейчас же, делегат Новой Зеландии отметила, что Ассамблея не может позволить себе затягивать с проведением этой деятельности. Она должна приложить все усилия для обеспечения того, чтобы сектор международной авиации сыграл свою роль в смягчении последствий эмиссии CO₂, с тем чтобы ни одна страна не исчезла с лица Земли. CORSIA стала первым шагом в этом направлении.

77. Подтвердив, что CORSIA является одним из величайших достижений последней сессии Ассамблеи, делегат Объединенной Республики Танзания указал, что его государство всецело поддерживает эффективное внедрение этой системы, и согласился с заявлением, сделанным ранее Президентом Совета (EX/5), о том, что наиболее приоритетная задача заключается в том, чтобы не ставить CORSIA под угрозу и продолжать ее внедрение. Объединенная Республика Танзания всецело поддержала также документ WP/177 (АКГА). Она вновь подчеркнула, что сбор данных, мониторинг, отчетность и верификация остаются основными проблемными областями в большинстве государств, в частности в развивающихся странах, и что для содействия разработке надежной системы и готовности к выполнению требований в отношении MRV необходимо также расширить программу наращивания потенциала в области сокращения эмиссии CO₂, опираясь на успешный опыт Проекта ИКАО – ЕС по оказанию помощи.

78. Согласившись со многими предыдущими выступавшими в том, что Ассамблее не следует отвлекаться от проведения заключительного этапа подготовки CORSIA, делегат Финляндии выразил поддержку проекту обновленной резолюции Ассамблеи о CORSIA в том виде, в котором она представлена в добавлении к документу WP/59.

79. Делегат Саудовской Аравии также поддержал нынешний текст указанной резолюции Ассамблеи о CORSIA. Кроме того, он поддержал документы WP/177 (АКГА), а также WP/229 (Сингапур). Отметив, что вопрос проведения периодического анализа CORSIA очень важен для его государства, делегат Саудовской Аравии добавил, что, хотя он открыт для различных предложений, высказанных в этой связи в ходе обсуждения, по его мнению, периодический анализ должен проводиться на основании приложения к проекту обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58), в котором излагаются руководящие принципы разработки и внедрения рыночных мер для международной авиации.

80. Делегат Канады отметила, что ее государство тоже поддержало резолюцию Ассамблеи по CORSIA в том виде, в котором она представлена в документе WP/59. Канада отметила, что работа, необходимая для решения таких ключевых вопросов применительно к внедрению CORSIA, как отвечающие критериям единицы выбросов, базовый уровень для новых участников и процесс анализа, проводится в достаточном объеме или планируется по мере

необходимости. Канада не поддерживает никаких действий, которые возобновили бы обсуждение каких-либо из основополагающих элементов CORSIA, над которыми все так упорно трудились в целях достижения консенсуса.

81. Делегат Аргентины подчеркнула, что ее государство поддерживает внедрение CORSIA и всех связанных с ней предпринятых мер, вкратце описанных в документах WP/56 и WP/59 (Совет). Аргентина выступает за продолжение внедрения этой системы, поскольку, по ее мнению, CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой применительно к эмиссии CO₂ международной авиации, и Аргентина сама занимается ее внедрением. Аргентина согласилась с важностью учета в процессе обзора CORSIA всех поднятых вопросов, вызывающих озабоченность, а также проблем с внедрением, возникших на экспериментальном этапе. Аргентина поддержала проект обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA в том виде, в каком он представлен в добавлении к документу WP/59.

82. Выразив всецелую поддержку работе ИКАО применительно к CORSIA, о которой говорится в документе WP/56 (Совет), делегат Албании согласился с делегатом Австралии и многими другими делегатами в том, что Ассамблее следует "Сохранить CORSIA".

83. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов еще раз напомнила о том, что ИКАО и ее государства-члены в течение последних десяти лет очень много работали над достижением консенсуса по CORSIA, который был принят на последней сессии Ассамблеи в резолюции A39-3. Она поздравила все те государства, которые взяли на себя инициативу и приняли участие в этапе внедрения в 2019 году. Отметив, что ее государство, к сожалению, не приняло участия в первом этапе программы АСТ-CORSIA, делегат Объединенных Арабских Эмиратов поблагодарила все те государства-доноры, которые приняли в ней участие и оказали поддержку другим государствам. Она подчеркнула, что, исходя из своего нынешнего опыта внедрения CORSIA, Объединенные Арабские Эмираты теперь смогут стать одним из государств-доноров в рамках АСТ-CORSIA и оказывать поддержку другим государствам в своем регионе на основании своих знаний и опыта. Подчеркнув, что решение по CORSIA является исчерпывающим и компромиссным, делегат Объединенных Арабских Эмиратов высказалась за сохранение текста проекта обновленной резолюции Ассамблеи о CORSIA в том виде, в каком он представлен в добавлении к документу WP/59.

84. Поддержав документы WP/56 и WP/59 (Совет), делегат Мексики согласился с делегатом Австралии и многими другими выступавшими до него делегатами в том, что Ассамблее следует придерживаться курса на сохранение CORSIA.

85. Выразив поддержку CORSIA, делегат Гватемалы подчеркнул необходимость того, чтобы Ассамблея выработала более последовательный подход применительно к ее настоятельному призыву к государствам поддержать CORSIA в качестве единственной глобальной рыночной меры, применяемой к эмиссии CO₂ международной авиации, указав при этом, что участие в работе этой системы осуществляется на добровольной основе. Подчеркнув важность того, чтобы все государства присоединились к CORSIA, он предложил провести внеочередную тематическую сессию Ассамблеи по CORSIA через год или полтора, с тем чтобы обсудить мнения государств по этому вопросу и поощрить их участие в работе этой системы.

86. Делегат Российской Федерации поддержал это предложение, а также замечание делегата Китая. Напомнив, что Китай, Индия и Российская Федерация представили в Секретариат совместно предлагаемые ими изменения к проекту обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, приведенному в добавлении к документу WP/58 (см. A40-Min. EX/5, пункт 94),

он вновь предложил перенести приложение, в котором содержатся руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (PM) для международной авиации, в проект обновленной резолюции Ассамблеи о CORSIA, приведенный в добавлении к документу WP/59. Кроме того, делегат Российской Федерации вновь поинтересовался, может ли он представить информационный документ WP/605, в котором содержится Совместное заявление Министерства транспорта Российской Федерации и Управления гражданской авиации Китая о создании справедливого и эффективного глобального механизма в области международной авиации и изменения климата (см. A40-Min. EX/5, пункты 108 и 163).

87. Поддержав эти замечания, делегат Китая подчеркнул, что его государство искренне намерено поддерживать CORSIA и не препятствовать ее внедрению ИКАО или любым из ее государств-членов. Подтвердив, что усилия, предпринятые Китаем в этом отношении за последние три года, ничуть не уступают усилиям любой развитой страны, он подчеркнул, что позиция Китая заключается в том, чтобы содействовать вкладу каждой страны во внедрение CORSIA в меру своих возможностей. Делегат Китая выразил надежду на то, что Председатель предоставит всем сторонам адекватные возможности для того, чтобы они могли в полной мере высказать свои мнения о CORSIA.

88. Отвечая на первый вопрос, поднятый Делегатом Российской Федерации, Президент Совета пояснил, что в указанном приложении изложены руководящие принципы, которые должны применяться при разработке и внедрении любого типа рыночных мер для международной авиации, и оно включено в проект обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, поскольку эта резолюция относится ко всем элементам корзины мер по сокращению эмиссии CO₂ международной авиации, одним из элементов которой являются рыночные меры. Он подчеркнул, что проект обновленной резолюции Ассамблеи о CORSIA касается исключительно этой конкретной системы. В этой связи Президент Совета не видит причин для переноса приложения и просит Российскую Федерацию, Китай и Индию согласиться с тем, чтобы оно оставалось частью проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата.

89. Отвечая на второй вопрос, поднятый делегатом Российской Федерации, Председатель Исполнительного комитета указал, что вышеупомянутый информационный документ WP/605 можно было бы представить в конце выступлений по пункту 17 повестки дня (см. пункт 98 ниже).

90. Подчеркнув, что ее государство уже давно решительно поддерживает усилия ИКАО по обеспечению того, чтобы сектор авиации активно вносил вклад в решение проблемы изменения климата, делегат Соединенного Королевства подчеркнула, что ее государство твердо убеждено в том, что CORSIA является прекрасной основой, на которую могло бы опираться мировое сообщество в деле дальнейшего решения проблемы негативного воздействия эмиссии международной авиации на климат. В связи с этим она согласилась с делегатом Австралии в том, что Ассамблея должна "Сохранить CORSIA", и поддержала проект обновленной резолюции Ассамблеи о CORSIA в том виде, в котором он представлен в документе WP/59.

91. Делегат Турции также высказался в поддержку нынешнего текста проекта обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA в том виде, в котором он представлен в добавлении к документу WP/59, и заявил, что в отношении эмиссии CO₂ международной авиации не должны применяться никакие другие альтернативные меры. Еще раз напомнив, что в ходе последней сессии Ассамблеи в 2016 году был достигнут важный компромисс в отношении CORSIA, он подчеркнул необходимость сосредоточиться на внедрении этой системы.

92. Делегат Коста-Рики поддержал резюме обсуждений, сделанное Председателем в отношении CORSIA. Отметив, что Коста-Рика является первопроходцем в деле защиты мира и природы, он подчеркнул, что в соответствии с Парижским соглашением и ЦУР ООН она разработала национальный план по декарбонизации своей экономики к 2050 году, который включает смелые среднесрочные и долгосрочные цели по реформированию транспортной системы, принципов энергопотребления, утилизации отходов и землепользования. Коста-Рика призвала все государства разработать аналогичные национальные планы декарбонизации.

93. Выразив поддержку документу WP/56 и проекту обновленной резолюции Ассамблеи о CORSIA в том виде, в котором она приводится в добавлении к документу WP/59, делегат Исландии подчеркнул, что Ассамблее в своей деятельности в интересах окружающей среды следует продвигаться вперед, а не откатываться назад.

94. Делегат Мальты поддержал документ WP/229 (Сингапур), а также предложение Председателя о том, чтобы Исполнительный комитет передал проект обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA (WP/59) пленарному заседанию для принятия. Он высказался за сохранение этой резолюции Ассамблеи и проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58) в их нынешнем виде.

95. Делегат Греции подчеркнула, что ее государство поддерживает работу ИКАО по CORSIA, описанную в документе WP/56, и привержено обеспечению успешного осуществления этой схемы. В этой связи Греция призвала другие государства присоединиться к CORSIA. Она одобрила обновленный проект резолюции Ассамблеи по CORSIA в форме, представленной в документе WP/59, и согласилась с тем, что Ассамблее следует "Сохранить CORSIA".

96. Поддержав выступление Президента Совета, делегат Франции подчеркнул, что существующий текст представляет собой компромиссный вариант, который был согласован вплоть до последней буквы, и что очень важно не допустить риска его повторного вынесения на обсуждение. Он подтвердил, что необходимо "Сохранить CORSIA", поскольку на основе этой системы предстоит проделать еще много работы.

97. Поблагодарив ИКАО за проделанную ею работу в части, касающейся CORSIA, делегат Алжира согласился с тем, что Ассамблее следует "Сохранить CORSIA" путем оказания государствам помощи в ее осуществлении, с тем чтобы они могли разработать соответствующие национальные планы действий.

98. Делегат Норвегии выразил поддержку документам WP/56 и WP/59 (Совет), а также замечания, высказанные, в частности, делегатом Франции.

99. Делегат Словакии подчеркнула, что ее государство, как и другие государства – члены ЕС и ЕКГА, решительно поддерживает корзину мер ИКАО, включая CORSIA, в качестве ключевого инструмента достижения поставленной ИКАО цели по обеспечению углеродно-нейтрального прироста. Она высказалась за продолжение внедрения CORSIA и проведение дальнейшей работы по развитию рассматриваемого сейчас предложения.

100. Делегат Индонезии отметил, что его государство полностью признает систематическую и значительную работу ИКАО по вопросам, связанным с CORSIA, что отражено в документе WP/56, и поддерживает обновленный проект резолюции Ассамблеи по CORSIA, содержащийся в документе WP/59. Кроме того, Индонезия выразила признательность за программу

АСТ-CORSIA ИКАО, в частности за вклад государств-доноров в оказание другим государствам помощи в подготовке к осуществлению CORSIA.

101. Наблюдатель от Карибской системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS) подчеркнула, что ее организация также поддержала документ WP/56 и проект обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA, содержащийся в добавлении к документу WP/59. Подчеркнув, что государства CASSOS извлекли пользу из программы АСТ-CORSIA, она поблагодарила ИКАО и участвовавшие в ней государства-доноры. Наблюдатель от CASSOS отметила, что, хотя в части, касающейся CORSIA, была проделана большая работа, многое еще предстоит сделать, поскольку некоторые государства пока неохотно участвуют в этой схеме. Она согласилась с делегатом Австралии и многими другими делегатами в том, что Ассамблее следует "Сохранить CORSIA".

102. Наблюдатель от Международной федерации транспортников (МФТ) приветствовал действия, предпринимаемые ИКАО, авиационной отраслью и значительным числом государств по частичному смягчению последствий выбросов CO₂ международной гражданской авиацией с помощью CORSIA и других элементов корзины мер. Тем не менее он заявил, что ими делается недостаточно, поскольку изменение климата представляет собой самую серьезную угрозу для жизни этого поколения и для будущих поколений. Члены МФТ уже давно борются за то, чтобы переход к более устойчивой экономике сопровождался обеспечением экономически и социально справедливого отношения к трудящимся. Справедливый переход является одним из ключевых требований Руководящих принципов Международной организации труда (МОТ) в отношении справедливого перехода к экологически устойчивой экономике и обществу для всех. Профсоюзы согласились с необходимостью обдумать, как обеспечить справедливый переход с условием переподготовки трудящихся, чтобы спасти планету, и признали, что это будет непросто. Поскольку работники авиации нуждаются в рабочих местах на экологически стабильной планете, члены МФТ приветствовали руководящую роль ИКАО в сокращении углеродного следа авиационной отрасли. Однако изменение ситуации к лучшему потребует поддержки и настроя всех государств и заинтересованных сторон. Достижение значительных результатов за столь короткое время потребует экологически рациональных, действенных и революционных изменений.

103. Затем делегат Российской Федерации от имени своего государства и Китая представил информационный документ WP/605. Совместное заявление Министерства транспорта Российской Федерации и Управление гражданской авиации Китая о создании справедливого и эффективного глобального механизма в области международной авиации и изменения климата гласит:

"Министерство транспорта Российской Федерации и Управление гражданской авиации Китая (далее "Стороны") активно и конструктивно участвуют в глобальной кампании по международной авиации и изменению климата. Стороны,

признавая, что международная гражданская авиация должна развиваться безопасным и упорядоченным образом и что услуги по международным воздушным перевозкам должны оказываться на основе равенства возможностей и функционировать рационально и экономично,

признавая, что CNG2020 неоправданно перекладывает бремя решения проблем международной авиации и изменения климата, а также соответствующие затраты, на развивающиеся страны и страны с формирующейся рыночной экономикой, чья международная авиация будет развиваться более быстрыми темпами, что не в полной мере учитывает законные

приоритетные потребности этих стран в достижении устойчивого экономического роста и повышении уровня жизни их населения,

вновь заявляя о том, что международная гражданская авиация не может использоваться в качестве потенциального источника привлечения средств для финансирования деятельности по борьбе с последствиями изменения климата в других секторах и что рыночные меры ИКАО должны обеспечивать справедливое отношение к международному авиационному сектору по сравнению с другими секторами,

напоминая, что Стороны, среди прочего, испытывают серьезные опасения по поводу вызовов и проблем с точки зрения легитимности, справедливости, осуществимости и эффективности развития CORSIA, которая создаст значительные препятствия для объединения усилий государств по согласованному решению проблем международной авиации и изменения климата,

вновь подтверждая, что получение финансовой и технической поддержки для наращивания потенциала имеет важнейшее значение для внедрения CORSIA развивающимися странами и странами с формирующейся рыночной экономикой,

вновь заявляя о своем неизменном намерении объединиться с другими субъектами и содействовать достижению целей ООН в области устойчивого развития и созданию справедливого и эффективного глобального механизма в области международной авиации и изменения климата.

Согласившись с тем, что на ее 40-й сессии Ассамблее ИКАО предлагается:

a) *подтвердить*, что усилия ИКАО по решению экологических вопросов, касающихся международной гражданской авиации, включая вопрос выбросов парниковых газов, не должны давать Организации права вмешиваться в дела, по существу входящие во внутреннюю компетенцию государств;

b) *признать*, что РКИК ООН и ее Парижское соглашение является основной платформой для государств при решении ими любых проблем, связанных с антропогенными выбросами парниковых газов, принципы и условия которых не должны нарушаться в рамках ответных мер ИКАО, связанных с международными авиаперевозками и изменением климата;

c) *уважать* межгосударственные различия в части внутренней политики, наращивания потенциала и экономической структуры и воздерживаться от применения шаблонного подхода к осуществлению CORSIA;

d) *позволить отдельным государствам искать* собственные решения проблем, связанных с международной авиацией и изменением климата, включая определяемый на национальном уровне план осуществления CORSIA, наилучшим образом отвечающий бы их национальным условиям; и *просить* отдельные государства периодически корректировать свои решения;

e) *вновь повторить*, что вклад отдельных государств в экологичное развитие авиации замкнутого цикла с низким уровнем выбросов углекислого газа не применяется к воздушным судам, зарегистрированным в другом государстве без взаимного на то согласия, и не должен приводить к негативным последствиям для устойчивого роста международной гражданской авиации;

f) *поручить* Совету при поддержке САЕР, официально оформить международный диалог и консультации, проявляя уважение к национальному суверенитету и опираясь на ценный опыт Конвенции о международной гражданской авиации в части совершенствования аэронавигационных средств, с тем чтобы постепенно повышать согласованность и сопоставимость планов, методологий и стандартов государств в части решения проблем, связанных с выбросами загрязняющих веществ воздушным транспортом;

g) *также поручить* Совету при поддержке САЕР разработать альтернативную систему экономических стимулов для реального сокращения выбросов CO₂ в международном авиационном секторе на основе глобальной технической модернизации отрасли в целях содействия повышению уровня безопасности полетов и достижению Целей устойчивого развития ООН во всех государствах – членах ИКАО;

h) *рекомендовать* Президенту Совета ИКАО проинформировать Генерального секретаря ООН о позиции государств, присоединившихся к настоящему Совместному заявлению.

Стороны приветствуют поддержку и(или) присоединение других государств к Совместному заявлению".

104. Делегат Индии подчеркнула, что ее государство в принципе полностью поддерживает вышеупомянутое Совместное заявление Министерства транспорта Российской Федерации и Управления гражданской авиации Китая (WP/605), в котором на первый план вынесены многие вопросы, к которым оно хотело бы привлечь внимание. Она подчеркнула, что Индия хотела бы работать в рамках ИКАО над решением проблем, связанных с изменением климата, и хотела бы, чтобы другие страны всерьез отнеслись к вопросам, поднятым в этом совместном заявлении.

105. Подводя итоги обсуждения, Председатель отметил, что Исполнительный комитет принял к сведению успешную разработку ИКАО связанных с CORSIA SARPS и руководящего материала, а также успехи в части разработки различных элементов внедрения CORSIA. Он признал также, что, хотя внедрение CORSIA идет полным ходом, существует необходимость в дальнейшей разработке и обновлении связанных с CORSIA SARPS, инструктивных материалов и оставшихся элементов внедрения CORSIA, таких как отвечающие условиям CORSIA виды топлива и отвечающие критериям CORSIA единицы эмиссии.

106. Относительно вопроса об отвечающих критериям CORSIA единицах эмиссии Исполнительный комитет принял к сведению позиции и точки зрения, представленные государствами в отношении необходимости принятия Советом своевременного решения и признания особых условий, связанных с механизмами РКИК ООН, гибкости и широкого доступа эксплуатантов к отвечающим критериям единицам эмиссии при обеспечении экологической целостности CORSIA. В этой связи Комитет напомнил о документе WP/56, в котором сообщается о проводимой в настоящее время Техническим консультативным органом (ТАВ) работе по оценке соответствия программ единиц эмиссии утвержденным критериям и что представление его первых рекомендаций на рассмотрение Совета запланировано на март 2020 года.

107. Исполнительный комитет принял к сведению позиции государств по вопросу о верификации в рамках CORSIA и признал важность совместной работы ИКАО, государств-членов и их национальных органов по аккредитации в целях упрощения процедуры обращения в аккредитованные органы по верификации для эксплуатантов самолетов. В этой связи Исполнительный комитет отметил, что Секретариат ИКАО обеспечил проведение курсов

подготовки персонала по верификации в рамках CORSIA, с тем чтобы способствовать аккредитации органов по верификации, а также ведет работу с Международным форумом по аккредитации (IAF), способствующую аккредитационной деятельности национальных органов по аккредитации.

108. Исполнительный комитет принял к сведению позиции государств в отношении участия в работе САЕР большего числа государств на основе принципа географической сбалансированности. В этой связи Исполнительный комитет напомнил о том, что в 2018 году Совет проанализировал и пересмотрел директивы САЕР, включая снятие ограничения на максимальное количество членов или наблюдателей САЕР, выдвигаемых в качестве экспертов от государств.

109. Исполнительный комитет отметил, что в отношении особой просьбы определить критерии для базового уровня эмиссии новых участников в рамках CORSIA Совет уже поручал САЕР включить эту особую область работы в свою программу работы на следующий трехлетний период.

110. Исполнительный комитет принял к сведению, что многие государства приветствуют успешную реализацию программы АСТ-CORSIA ИКАО. Он также выразил признательность государствам-членам за вклад в создание "товарищеских партнерств" в рамках CORSIA в целях оказания помощи в деле внедрения CORSIA государствами. Исполнительный комитет подчеркнул также важность скоординированного подхода к проводимой ИКАО подготовке и выразил свою поддержку продолжению программы АСТ-CORSIA ИКАО в будущем.

111. Комитет принял к сведению, что 81 государство заявило о своем добровольном участии в CORSIA с начала ее применения. За время, прошедшее после согласования CORSIA на последней сессии Ассамблеи в октябре 2016 года, это число увеличилось с 65 государств, участвовавших в программе на тот момент. Исполнительный комитет согласился с тем, что этот рост числа государств представляет собой весьма позитивный знак, и признал важность и выгоды мероприятий по наращиванию потенциала и оказанию помощи, позволяющих присоединиться к CORSIA большему числу государств. Государствам-членам, готовым заявить о своем добровольном участии в CORSIA, рекомендуется это сделать как можно скорее.

112. Что касается вопроса о периодическом анализе CORSIA, то Исполнительный комитет принял к сведению позиции государств, в том числе возможные подходы и варианты анализа, а также рассмотрел вопрос о переходе от CORSIA к использованию устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF). В этой связи Исполнительный комитет подчеркнул, что в пунктах 9 g) и 18 резолюции А39-3 Ассамблеи содержатся четкие инструкции и поручение Совету проводить периодический анализ CORSIA каждые три года начиная с 2022 года, а также предусмотрена подготовка рекомендаций для их рассмотрения Ассамблеей. Он отметил также, что САЕР уже включил задачу разработки методик и процедур периодического анализа CORSIA в свою программу работы на следующий трехлетний период, утвержденную Советом.

113. При рассмотрении пересмотренной резолюции Ассамблеи А39-3, касающейся CORSIA, явное большинство государств высказалось в поддержку проекта обновленного проекта резолюции Ассамблеи, предложенного в добавлении к документу WP/59, без каких-либо дальнейших изменений, и при этом Исполнительный комитет принял к сведению обеспокоенность, выраженную рядом государств, в том числе отраженную в документах WP/306 (Китай и Российская Федерация), WP/228, Revision No. 1 (Индия) и WP/529 (Revision No. 1 – только на китайском языке) (Российская Федерация). После устных заявлений, сделанных некоторыми государствами-членами,

письменные материалы для заседания были представлены тремя государствами-членами (Индия, Китай и Российская Федерация) и размещены на сайте ИКАО.

114. В связи с этим Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект обновленного текста резолюции Ассамблеи, предложенный в добавлении к документу WP/59, без каких-либо дополнительных изменений.

115. Отвечая на вопрос делегата Китая, Председатель подтвердил, что никаких других возможностей для обсуждения документа WP/59 в Исполнительном комитете не предусмотрено. Выразив сожаление по поводу этого решения, делегат Китая высказал надежду на то, что сделанные в ходе нынешнего заседания замечания, будут отражены в отчетах и протоколах Исполнительного комитета и в его докладе пленарному заседанию по пункту 17 повестки дня. Делегаты Российской Федерации и Индии решительно поддержали это заявление.

Пункт 16 повестки дня Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация (продолжение)

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

116. Затем Исполнительный комитет вернулся (EX/5) к пункту 16 повестки дня, а Президент Совета сообщил об итогах неофициальных консультаций, которые он, Председатель Исполнительного комитета и Секретариат провели с государствами в отношении обновленного проекта резолюции Ассамблеи об изменении климата, представленного Советом в документе WP/58.

117. Президента Совета отметил, что после рассмотрения поправок к указанной резолюции Ассамблеи, вытекающих из документа WP/102 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА) и других соответствующих рабочих документов, изменений, предложенных совместно Индией, Китаем и Российской Федерацией, а также замечаний, высказанных в ходе указанного процесса неофициальных консультаций, Исполнительному комитету было предложено принять текст, представленный в документе WP/58, и согласиться не вносить в него никаких дальнейших изменений. Он подчеркнул, что вместо того, чтобы просто рекомендовать Ассамблее "попросить, чтобы информация о дальнейшей работе относительно осуществимости долгосрочной желательной цели глобального характера была представлена следующей сессии Ассамблеи, как предусмотрено пунктом 9 резолюции A39-2;" в соответствии с пунктом d) документа WP/55 (Совет), в докладе Исполнительного комитета будут отражены замечания о том, что такая работа по вопросу об осуществимости долгосрочной желательной цели глобального характера должна носить приоритетный характер и что для вынесения САЕР решения относительно осуществимости такой цели ему следует представить на рассмотрение соответствующие возможные варианты. Кроме того, Совету следует подготовить "дорожную карту" осуществления этих вариантов на основе текущих или планируемых инициатив и действий, включая инновационные технологии и партнерства, с тем чтобы сделать такие усилия возможными. В дополнение к этому в соответствии с инициативой ИКАО NCLB необходимо оказывать поддержку нуждающимся государствам, в частности в наращивании потенциала и оказании помощи. Президент Совета подчеркнул, что долгосрочная желательная цель глобального характера для международной авиации не может рассматриваться в отрыве от всего остального и что необходимо включить все предельные условия, которые сделают ее достижимой.

118. Заместитель директора по вопросам окружающей среды отметил, что предлагаемый текст для включения в доклад Исполнительного комитета по пункту 16 повестки дня звучит следующим образом:

"Совету при технической поддержке САЕР и в консультации с государствами, представителями отрасли и другими соответствующими заинтересованными сторонами следует в приоритетном порядке выполнять работу по определению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ для международной авиации и представить варианты для рассмотрения на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. Наряду с этим Совету следует также подготовить дорожную карту в отношении вариантов достижения долгосрочной глобальной желательной цели, опираясь на текущие и планируемые инициативы и действия, включая инновационные технологии, и партнерские отношения между государствами и отраслью, предоставляя при этом необходимую поддержку нуждающимся государствам в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания", в частности в области создания потенциала и оказания необходимой помощи".

119. Председатель Исполнительного комитета подтвердил, что это весьма разумное предложение, и одобрил его в качестве отправной точки для дальнейших действий.

120. Выразив признательность Президенту Совета, Председателю и Секретариату за их усилия, делегат Китая высказался против закрытия дискуссии по проекту обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата и настоятельно рекомендовал Исполнительному комитету провести его подробное обсуждение. Напомнив, что Индия, Китай и Российская Федерация представили в Секретариат свои совместно предложенные изменения к резолюции Ассамблеи, он подчеркнул их предложение о внесении поправки в пункт 9 постановляющей части в следующей редакции: "*просит Совет проанализировать долгосрочные концепции экологически рационального развития государств, перечисленных в их соответствующих национальных планах, и продолжать изучать вопрос о справедливости и осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации...*" (новый текст выделен затенением серого цвета).

121. Председатель пояснил, что предложение Президента Совета не включало никакой поправки к пункту 9 постановляющей части проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата (WP/58). Текст, зачитанный заместителем директора по вопросам окружающей среды, было предложено включить в доклад Исполнительного комитета по пункту 16 повестки дня.

122. Делегат Китая подчеркнул, что он хотел бы, чтобы изменения, совместно предложенные Индией, Китаем и Российской Федерацией были отражены в самой резолюции Ассамблеи, а не в тексте указанного доклада.

123. Делегаты Египта, Италии, Колумбии, Объединенной Республики Танзания, Нидерландов, Сингапура, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов Америки, а также наблюдатели от ИАТА и ИККАИА выразили полную поддержку предложению Президента Совета. При этом делегат Сингапура отметил, что поправки к проекту обновленной резолюции Ассамблеи, совместно предложенные Индией, Китаем и Российской Федерацией, могут быть рассмотрены в ходе продолжающегося обсуждения в ИКАО вопроса о международной авиации и изменении климата в течение следующих трех лет. Делегат Египта согласился с этим.

124. Одобрив выступление делегата Китая, делегат Российской Федерации выразил признательность делегату Сингапура за то, что он подчеркнул, что изменения, совместно предложенные его государством, Индией и Китаем, можно было бы обсудить в ходе предстоящего

трехлетнего периода. Он попросил отразить все заявления, сделанные в ходе настоящего обсуждения в докладе Исполнительного комитета и использовать фразу "поддержка подавляющего большинства" вместо фразы "единодушная поддержка", поскольку предложенные решения и действия не пользуются 100-процентной поддержкой.

125. Делегат Египта вновь подтвердил, что его государство не возражает против долгосрочной глобальной желательной цели в области международной авиации. Вместе с тем Египет счел необходимым запросить САЕР в приоритетном порядке провести подробные исследования для оценки достижимости и последствий любых целей, предложенных в соответствии с пунктом 9 постановляющей части проекта обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, с тем чтобы гарантировать их осуществимость и доверие к ним.

126. Делегат Саудовской Аравии попросил распространить предложенный Президентом Совета текст, с тем чтобы его можно было изучить поподробнее. Он подчеркнул, что Саудовская Аравия, которая добилась больших успехов в области экологически чистой энергетики, хотела бы, чтобы ИКАО стала площадкой для обмена информацией и содействия лучшему пониманию вопросов, касающихся авиационного топлива с более низким уровнем выбросов углерода, и чтобы это было должным образом отражено в докладе Исполнительного комитета.

127. Председатель отметил, что предложенный Президентом Совета текст будет распространен, с тем чтобы все делегаты имели возможность с ним ознакомиться. Он подтвердил, что в докладе Исполнительного комитета будет подчеркнута необходимость того, чтобы ИКАО выступила в роли такой площадки для обсуждения вопросов авиационного топлива с более низким уровнем выбросов углерода, с тем чтобы Совет и Секретариат приняли необходимые последующие меры.

128. Делегат Китая отметил, что он хотел бы зачитать текст 24 изменений к резолюции Ассамблеи, совместно предлагаемых его государством, Индией и Российской Федерацией. Он подчеркнул следующее: предлагается включить новый пункт 11 преамбулы следующего содержания: "*признавая также*, что некоторые государства испытывают озабоченность по поводу справедливости и осуществимости цели удержания нетто-эмиссии углерода на том же уровне, начиная с 2020 года, и представили оговорки в отношении этой цели;", а также поправку к пункту 13 преамбулы (будет перенумерован в пункт 14), в соответствии с которой исключается фраза "от имени отрасли международного воздушного транспорта", а в конце добавляется фраза "*и отмечая также*, что такие обязательства очень нуждаются в проведении тщательных исследований по вопросам справедливости, осуществимости и доступности с учетом различных национальных условий и специфики государств;". Делегат Российской Федерации одобрил это выступление.

129. Отметив, что на данном этапе делегат Китая не сможет зачитать все совместно предложенные изменения, Председатель Исполнительного комитета подчеркнул, что они были размещены на веб-сайте 40-й сессии Ассамблеи в разделе "*Справочные документы*" для рассмотрения и изучения делегатами. Отвечая на вопрос делегата Российской Федерации, D/АТВ пояснил, что поправки к проекту обновленной резолюции Ассамблеи по CORSIA, совместно предложенные Индией, Китаем и Российской Федерацией, были размещены в разделе "*Справочные документы*", как и *Краткий перечень оговорок к резолюциям А39-2 и А39-3*.

130. Президент Совета уточнил, что это предложение заключается в том, чтобы никто не вносил никаких поправок в два проекта обновленных резолюций Ассамблеи об изменении климата и CORSIA, и чтобы Исполнительный комитет рекомендовал пленарному заседанию принять их в

том виде, в каком они были представлены Советом в документах WP/58 и WP/59 соответственно. Замечания, высказанные в отношении этих двух резолюций Ассамблеи, будут отражены в докладе Исполнительного комитета, равно как и предлагаемая им формулировка по вопросу о долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации.

131. Поприветствовав подход, сформулированный Президентом Совета, наблюдатель от ИАТА признал, что любая деятельность по разработке настолько долгосрочной цели потребует тщательной работы и анализа. Он напомнил, что в 2009 году авиационная отрасль поставила перед собой долгосрочную цель, а именно сократить вдвое нетто-уровень авиационных выбросов CO₂ к 2050 году по сравнению с уровнем 2005 года. Наблюдатель от ИАТА подчеркнул, что при постановке этой задачи десять лет назад был проведен обширный анализ всей корзины мер по сокращению выбросов CO₂, которые за последние несколько лет были включены во все направления политики ИКАО, в том числе в авиационные технологии, усовершенствование эксплуатационных характеристик и SAF. Затем был рассмотрен вопрос о том, как заполнить пробел с помощью рыночной меры. Таким образом, наблюдатель от ИАТА полностью поддержал предложенный Президентом Совета подход к долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации и выразил уверенность в том, что его коллеги из авиационной отрасли поступят точно так же. Он подчеркнул, что с точки зрения авиационной отрасли ИКАО необходимо срочно заняться разработкой такой долгосрочной желательной цели глобального характера.

132. Подтвердив, что предложение Президента Совета хорошо отражает различные интересы заинтересованных сторон, делегат Нидерландов отметил, что его государство удовлетворено его подходом к долгосрочной глобальной желательной цели, хотя его, пожалуй, не вполне устраивает объем работы, который она предполагает. Он подчеркнул, что при определении своей долгосрочной цели ИКАО могла бы извлечь уроки из опыта, накопленного авиационной отраслью.

133. Согласившись с тем, что из-за нехватки времени он не сможет зачитать все совместно предлагаемые изменения к проекту обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата, делегат Китая попросил Председателя предоставить всем делегатам время для их рассмотрения, прежде чем Исполнительный комитет примет решение в отношении этой резолюции Ассамблеи. Он подчеркнул, что Китай может согласиться с предложением Президента Совета только в том случае, если Исполнительный комитет утвердит свой доклад по пункту 16 повестки дня без соответствующей резолюции Ассамблеи. Напомнив, что Президент Совета мудро указал на то, что мнения различных государств должны учитываться в равной степени, и что делегат Гватемалы ранее предлагал внести поправку в пункт 9 постановляющей части резолюции Ассамблеи (EX/5), делегат Китая предложил также рассмотреть указанные совместно предлагаемые изменения. Делегат Российской Федерации поддержал это выступление.

134. По итогам обсуждения Председатель отметил, что подавляющее большинство государств согласны с предложением Президента Совета о том, чтобы проект обновленной резолюции Ассамблеи об изменении климата был принят в том виде, в каком он был представлен Советом в документе WP/58. Предлагаемый Президентом Совета текст доклада Исполнительного комитета по вопросу о долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации будет распространен для рассмотрения сразу же после настоящего заседания, с тем чтобы также заручиться согласием государств.

135. Подчеркнув, что его государство не согласно с тем, чтобы Исполнительный комитет принял указанную резолюцию Ассамблеи без каких-либо поправок, делегат Китая настоятельно попросил предоставить делегатам время для рассмотрения изменений, совместно предложенных

Российской Федерацией, Индией и Китаем, прежде чем Исполнительный комитет примет решение по этому вопросу.

136. Вновь заявив, что совместно предложенные поправки размещены на веб-сайте 40-й сессии Ассамблеи в разделе "*Справочные документы*", Председатель отметил, что ожидается, что делегаты ознакомятся с ними и проинформируют его в том случае, если согласятся с ними. Он оценит уровень поддержки, и в случае необходимости Исполнительный комитет сможет вернуться к этому вопросу.

Пункт 14 повестки дня. Программы упрощения формальностей

137. В рамках пункта 14 повестки дня Исполнительный комитет рассмотрел вопросы Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО, Стратегии Программы идентификации пассажиров (TRIP) ИКАО, Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям, торговли людьми в авиации, инвалидов/доступности авиационных услуг, а также подлежащей принятию Ассамблеей резолюции, которые были представлены в пяти основных документах и одном информационном документе, представленных Советом (WP/5, WP/6, WP/8, WP/60 и WP/61 и IP/7), и в соответствующих документах, представленных государствами и международными организациями:

Директория открытых ключей (ДОК) ИКАО

138. Генеральный секретарь представила документ WP/6, в котором сообщается об изменениях, коснувшихся ДОК ИКАО за период после проведения последней Ассамблеи, а также предлагаются приоритеты для ее программы работы и ожидаемые результаты ее осуществления в течение следующего трехлетнего периода. В документе излагается также нынешнее положение дел с участием и описываются некоторые предпринятые усилия по ее продвижению. В добавлении С к нему содержится перечень государств и структур, присоединившихся к ДОК ИКАО, в который включены 12 государств, присоединившихся к ней со времени 39-й сессии Ассамблеи. Генеральный секретарь подчеркнула, что после опубликования документа WP/6 еще три государства, а именно Босния и Герцеговина, Египет и Индонезия, также присоединились к ДОК ИКАО, в результате чего общее число участников ДОК достигло 69. Тем не менее сохраняется значительная разница между числом государств, выпускающих электронные паспорта и числом участников ДОК при том, что примерно каждое второе государство, выпускающее электронные паспорта, еще не является членом ДОК. В документе подчеркивается, что государствам-членам, выдающим электронные паспорта, а также тем из них, что проводят проверки электронных паспортов при прохождении пограничного контроля, необходимо присоединиться к ДОК ИКАО в целях упрощения трансграничных поездок и повышения уровня авиационной безопасности в соответствии с Рекомендуемой практикой 3.9.1 и 3.9.2 Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" соответственно.

139. В документе WP/6 Ассамблее предлагается:

- a) поддержать деятельность и приоритеты в области развития ДОК ИКАО на следующий трехлетний период, как указано в пункте 5.1 документа;
- b) настоятельно призвать все государства – члены ИКАО присоединиться к ДОК ИКАО и активно использовать ее.

140. Было отмечено, что Совет представил также информационный документ WP/7 [Преимущества участия в Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО].

Стратегия ИКАО в области Программы идентификации пассажиров (TRIP)

141. Затем Генеральный секретарь представила документ WP/8, в котором описывается проделанная к настоящему времени работа по пяти элементам стратегии TRIP, а именно: идентификация личности; машиносчитываемые проездные документы (МСПД); выдача и контроль документов (DIC); системы и инструменты проверки (IST); интероперабельные виды применения (IA), в том числе предварительная информация о пассажирах (API) и записи регистрации пассажиров (PNR). В документ была включена обновленная информация о координации с Советом Безопасности Организации Объединенных Наций в отношении глобальной стратегии по вопросам борьбы с терроризмом; деятельность ИКАО по оказанию помощи в части TRIP; а также шаги, предпринятые по внедрению системы управления идентификацией пассажиров. Обновленная "дорожная карта" ИКАО по осуществлению стратегии TRIP для государств-членов содержится в добавлении В к этому документу. Ассамблее предлагается одобрить приведенные в добавлении А к документу WP/8 приоритетные задачи для стратегии TRIP ИКАО и ожидаемые результаты ее реализации в трехлетний период 2020–2022 гг.

142. Наблюдатель от ИАТА внес на рассмотрение документ WP/301 (*Проект "One ID (Одно удостоверение личности)" и стандартизация решений для управления процессом идентификации*), представленный ИАТА и МСА. В документе подчеркивается, что, признавая важность продолжения совместной работы всех заинтересованных сторон для реализации проекта "One ID" 75-я ежегодная Генеральная Ассамблея ИАТА (Сеул, Республика Корея, 1–3 июня 2019 года) приняла резолюцию. Аналогичная позиция была выражена ранее в ходе десятого заседания Группы экспертов ИКАО по упрощению формальностей (FALP) в сентябре 2018 года. В документе отмечается, что проект "One ID" призван упростить формальности в аэропортах путем замены ручной проверки документов, удостоверяющих личность пассажиров, биометрической обработкой в каждом пункте контакта, и что его основополагающим принципом является использование информации о пассажирах в соответствии с правилами и положениями о конфиденциальности данных. В нем также подчеркнута важная работа ИКАО в рамках Рабочей группы по новым технологиям (NTWG) в части разработки концепции цифрового идентификационного документа для путешествий (Digital Travel Credential [DTC]). Такой цифровой аналог паспорта пассажира позволит реализовать один из основных компонентов "One ID", а именно использование проверенного средства цифровой идентификации. Предполагается, что заблаговременное подтверждение подлинности этой цифровой идентификации будет способствовать упрощению формальностей при авиаперевозках и повышению уровня авиационной безопасности, а также укреплению пограничного контроля. Кроме того, "One ID" открывает возможности для внедрения технических инноваций, предусмотренных *Сводным заявлением о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей* (WP/61). Наблюдатель от ИАТА с удовлетворением отметил, что некоторые государства совместно с аэропортами и авиакомпаниями опробовали инновационные схемы управления идентификационными данными для обеспечения оперативной и упорядоченной разработки этих решений в глобальном масштабе.

143. В документе WP/301 Ассамблее предлагается:

- a) обратиться к Совету с просьбой продолжить разработку глобальной политики и технических характеристик для цифрового идентификационного документа для путешествий (Digital Travel Credential) в рамках Рабочей группы NTWG ИКАО;
- b) поддержать государства в их содействии инициативам, способствующим совершенствованию глобальных стандартов защиты доступа к цифровой идентификационной информации пассажиров и стандартов обмена ею;

- c) поддержать государства в изучении преимуществ распознавания биометрических данных для обеспечения безопасности и облегчения процесса обслуживания пассажиров;
- d) обратиться к Совету с просьбой продолжить изучать новые и инновационные способы аутентификации идентификационной информации пассажиров в интересах всех заинтересованных сторон в авиационной отрасли.

144. Принято к сведению, что на рассмотрение также внесен информационный документ WP/533 (*Bi-national cooperation on the World Economic Forum's Known Traveller Digital Identity*), представленный Нидерландами и Канадой.

Приложение 9 "Упрощение формальностей"

145. Затем Генеральный секретарь представила документ WP/5, в котором содержится доклад о работе, проделанной ИКАО совместно с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) после последней сессии Ассамблеи, по разработке инструктивных указаний по предотвращению распространения болезней, вызываемых комарами и другими переносчиками инфекции, посредством международной авиации, а также об осуществлении резолюции Ассамблеи А39-28, в которой Совету было поручено взаимодействовать с ВОЗ с целью разработать: а) основанные на эффективности критерии оценки методов дезинсекции, как химических, так и нехимических; б) рекомендации относительно нехимических методов дезинсекции; с) инструктивный материал по компонентам научной модели оценки факторов риска для ее использования Договаривающимися государствами в целях определения того, какие меры борьбы с переносчиками инфекций следует применять в авиации. Кроме того, в резолюции Ассамблеи А39-28 к Договаривающимся государствам был обращен настоятельный призыв требовать реализации программ борьбы с вредителями вокруг аэропортов и связанных с ними объектов; а также рекомендовать аэропортам передавать сведения в реестр ИКАО по мерам борьбы с переносчиками инфекций в аэропортах.

146. В документе WP/5 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению результаты работы, проведенной после 39-й сессии Ассамблеи;
- b) признать совместные усилия ИКАО и ВОЗ по уменьшению риска распространения разносчиков болезней посредством авиации и распространения инфекционных болезней посредством аэронавигации в целом;
- c) принять представленную в добавлении к данному документу обновленную резолюцию, которая заменит резолюцию А39-28 Ассамблеи;
- d) настоятельно призвать Договаривающиеся государства стать участниками программы Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA);
- e) настоятельно призвать Договаривающиеся государства оказывать поддержку ИКАО и ВОЗ в выполнении соответствующих резолюций Ассамблеи путем рассмотрения рекомендаций, включенных в публикации и инструктивный материал ИКАО, ВОЗ и CAPSCA.

147. Затем Генеральный секретарь представила документ WP/60, в котором содержится информация об изменениях в Приложении 9, имевших место после предыдущей сессии Ассамблеи, и представлены текущие приоритеты работы над Приложением 9 в рамках Программы FAL, а также приводятся ожидаемые результаты на следующее трехлетие. Эти приоритеты и результаты делятся на две категории. В рамках категории А "Более эффективное использование имеющихся ресурсов"

было предложено рассматривать вопросы несоблюдения SARPS Приложения 9, "Упрощение формальностей". В число приоритетов второй категории В "Планирование будущей деятельности" вошла подготовка ответных мер в связи с новыми и возникающими проблемами и постоянное отслеживание достижений в области соответствующих технологий. Ассамблее предлагается поддержать предлагаемые приоритеты Программы FAL, касающиеся Приложения 9, и ожидаемые результаты на 2020–2022 гг., представленные в добавлении А к документу WP/60.

148. Представляя документ WP/399 (*Поощрение инноваций в сфере упрощения формальностей при помощи эффективной политики регулирования*), наблюдатель от МСА отметила, что одной из наиболее насущных задач аэропортов является пропускная способность, и подчеркнула, что инновации и упрощение формальностей в аэропортах будут иметь ключевое значение для достижения лучших результатов при меньших затратах благодаря использованию таких решений, как робототехника, автоматизация и биометрия. Однако осуществление изменений будет зависеть и от государств, и от ИКАО. Она подчеркнула, что существует ряд сфер деятельности, в которых национальные ведомства обладают значительными возможностями для поощрения инноваций, включая автоматизацию пограничного контроля и электронную обработку всех пассажиров, а также упрощение пунктов проверок на всем протяжении поездки. ИКАО следует проявить инициативу, в том числе в части более тесной увязки между собой положений Приложения 17, "Авиационная безопасность", и относящихся к обеспечению безопасности положений о пограничном контроле Приложение 9, "Упрощение формальностей".

149. В документе WP/399 Ассамблее предлагается:

- a) просить Совет объединить усилия в сфере пограничного контроля и в сфере авиационной безопасности, переместив элементы, которые относятся к пограничному контролю, из Приложения 9 (*Упрощение формальностей*) в Приложение 17 (*Авиационная безопасность*), обеспечив таким образом целостное рассмотрение всего спектра угроз безопасности в аэропортах;
- b) настоятельно призвать Совет при разработке Приложения 9 делать акцент на вопросах транспортной доступности, упрощенных и автоматизированных системах проверки пассажиров и функционально совместимых решениях в сфере управления идентификацией.

150. Принято к сведению, что на рассмотрение были также внесены следующие информационные документы: документ WP/462 (*Accommodating more passenger traffic through more efficient facilitation*), представленный Сингапуром в соавторстве с Соединенным Королевством; документ WP/509 (*Concept of "Minor" in Annex 9 — Facilitation of the Convention on International Civil Aviation*), представленный Чили и поддержанный всеми государствами – членами ЛАКГА; документ WP/530 (*Standards and principles on the collection, use, processing and protection of Passenger Name Record (PNR) data*), представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА; документ WP/550 Revision No. 1 (*Passenger Name Record data in security and facilitation*), представленный Соединенными Штатами Америки.

Помощь пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям

151. Делегат Испании внес на рассмотрение документ WP/127 (*Помощь пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*), представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем. В документе подчеркивается, что за последние три года был достигнут значительный прогресс, причем ИКАО

сосредоточила свое внимание на оказании помощи пострадавшим, содействуя принятию различных мер, направленных на то, чтобы идеи, высказываемые ассоциациями пострадавших в авиационных происшествиях, были услышаны на международных форумах и учтены при разработке инструктивного материала и международных норм. Однако необходимо сделать еще очень многое. Было напомнено, что в июне 2015 года Совет ИКАО принял поправку 25 к Приложению 9, включающую новую Рекомендуемую практику 8.46, которая предусматривает, что Договаривающимся государствам следует принимать законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. В документе было предложено повысить статус Рекомендуемой практики 8.46 до уровня Стандарта, чтобы продемонстрировать большое значение, которое ИКАО придает этому вопросу, и побудить те государства, которые еще не сделали этого, принять соответствующие планы и представить о них информацию в ИКАО. Такие планы оказания помощи должны предусматривать адекватную и специализированную психосоциальную подготовку эксплуатантов воздушных судов и сотрудников аэропортов, а также всех лиц, занимающихся оказанием помощи пострадавшим и их семьям. В документе предлагается также добавить в Приложение 9 Рекомендуемую практику для эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, предусматривающую разработку ими соответствующих планов по оказанию своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Эти планы должны быть одобрены государствами и предусматривать проведение учений, подтверждающих эффективность мер по обеспечению координации.

152. В заключение делегат Испании подчеркнул, что международная гражданская авиация есть нечто гораздо большее, нежели просто перелеты, и что все ее участники — как пассажиры, так и профессионалы в области авиации — несут свои обязательства. Он подтвердил, что меры, предложенные в документе WP/127, помогут облегчить боль и страдания пострадавших в авиационных происшествиях и их семей. Затем делегат Испании поблагодарил Международную федерацию членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) за выдающуюся работу, которую она проделала и продолжает делать в этой связи.

153. В документе WP/127 Ассамблее предлагается:

- a) напомнить государствам о резолюции A39-27 Ассамблеи и настоятельно призвать их принять надлежащие меры для скорейшего выполнения положений об оказании помощи пострадавшим Приложения 9 ИКАО *"Упрощение формальностей"* и *Основных принципов ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Doc 9998), а также надлежащим образом учитывать *Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Doc 9973);
- b) настоятельно призвать государства при принятии таких мер включать надлежащую и специализированную психосоциальную подготовку для эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, а также для всех, кто занимается оказанием помощи пострадавшим и их семьям;
- c) просить Совет рассмотреть возможность повышения статуса Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 о принятии государствами законодательных актов, нормативных положений и/или руководящих принципов, касающихся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, до международного стандарта, с тем чтобы содействовать ее глобальному внедрению;
- d) просить Совет рассмотреть вопрос о добавлении в Приложение 9 новой Рекомендуемой практики, предусматривающей разработку эксплуатантами

воздушных судов и аэропортов соответствующих планов по оказанию своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

154. Было отмечено, что в ходе четвертого заседания Исполнительного комитета (EX/4) 28 сентября 2019 года Председатель согласился с особой просьбой наблюдателя от ACVFFI представить документ WP/297 (Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям), поскольку ей необходимо было покинуть заседание, не дожидаясь рассмотрения пункта 14 повестки дня (см. A40-Min. EX/4, пункты 180-184). Выступление наблюдателя от ACVFFI было принято к сведению и должно быть учтено в ходе текущих обсуждений в Исполнительном комитете.

Торговля людьми в контексте авиации

155. Делегат Соединенных Штатов Америки представил документ WP/305 [Revision No. 1 – только на китайском языке] (*Критическая необходимость борьбы с торговлей людьми в контексте авиации*), в котором отмечается, что торговля людьми является бизнесом с оборотом в несколько миллиардов долларов, затрагивающим 24,9 млн мужчин, женщин и детей во всем мире, и подчеркивается, что ИКАО крайне важно изучить роль авиации в торговле людьми, в частности роль, которую может играть в борьбе с ней авиационный персонал, будь то бортпроводники, пилоты или другие сотрудники, чья работа непосредственно связана с людьми, сообщая о потенциальных случаях торговли людьми в правоохранительные органы. В связи с этим в документе был отмечен выпуск в мае 2018 года циркуляра ИКАО и Управления Верховного комиссара Организации Объединенных Наций по правам человека Cig 352 (*Инструктивные указания по подготовке кабинного экипажа в области выявления торговли людьми и реагирования на нее*); и предлагаемая Рекомендуемая практика 8.47 к Приложению 9, которая побуждает Договаривающиеся государства принять меры с тем, чтобы обеспечить внедрение процедур по противодействию торговле людьми, включая наличие четких систем оповещения и связи аэропортов и эксплуатантов воздушных судов с соответствующими компетентными органами, а также предлагаемая Рекомендуемая практика 8.48, которая побуждает Договаривающиеся государства принять меры с тем, чтобы обеспечить ознакомительное обучение персонала аэропортов и эксплуатантов воздушных судов, находящегося в непосредственном контакте с пассажирами, по вопросам торговли людьми.

156. Приближается 20-я годовщина принятия *Протокола о предупреждении и пресечении торговли людьми, особенно женщинами и детьми, и наказании за нее* (Палермского протокола), в связи с чем Соединенные Штаты Америки настоятельно призвали Ассамблею принять предлагаемый проект резолюции, содержащийся в добавлении А к документу WP/305, в котором Ассамблея настоятельно призывает государства уделить внимание принятию и оперативной реализации новой Рекомендуемой практики 8.47 и новой Рекомендуемой практики 8.48 Приложения 9 (после официального принятия Советом); призывает государства должным образом учитывать положения циркуляра 352 при осуществлении соответствующих положений Приложения 9; поручает Совету обеспечивать актуальность инструктивного материала, относящегося к проблеме торговли людьми, и отражение в нем потребностей государств.

157. Представляя документ WP/134 (*Роль авиации в предупреждении торговли людьми и необходимость многостороннего сотрудничества в деле отчетности о предполагаемых случаях*), представленный МСА и ИАТА, наблюдатель от МСА подчеркнул, что в ближайшие 24 часа 12 млн пассажиров совершат более 120 000 безопасных рейсов между 20 000 парами городов. Он подчеркнул, что, хотя эта глобальная связность принесла огромные социальные и экономические

преимущества, к сожалению, услугами, которые предоставляют МСА и ИАТА, могут злоупотребить преступники, которые хотят отнять свободу у других, совершая преступления в сфере торговли людьми, т.е. занимаясь торговлей людьми. При этом наблюдатель от МСА подчеркнул, что после прохождения курса поведенческой психологии применительно к потенциальным ситуациям торговли людьми, авиационный персонал сможет стать лишней парой глаз и ушей и источником ценной информации для правоохранительных органов, которые смогут в свою очередь решить, как на нее реагировать. В документе WP/134 описываются упреждающие меры, принимаемые МСА и ИАТА для мобилизации аэропортов и авиакомпаний на борьбу с торговлей людьми и для оказания поддержки правительствам и правоохранительным органам, в том числе путем информирования о характерных видах поведения жертв торговли людьми, и обучения мерам реагирования. В документе подчеркивается, что осведомленность о характерном поведении в ситуациях, связанных с торговлей людьми, будет иметь реальную пользу только в том случае, если эта информация будет своевременно доведена до сведения правоохранительных органов, с тем чтобы они могли определить, как на нее реагировать. На практике это означает, что эксплуатантам и аэропортам нужны четкие, простые и незаметные способы сообщать информацию и связываться с соответствующими компетентными органами. В документе WP/134 Ассамблее предлагается обеспечить эффективность профессиональной подготовки по вопросам торговли людьми для персонала аэропортов и cabinных экипажей, как это предусмотрено в циркуляре 352; и настоятельно призвать государства как можно скорее внедрить Рекомендуемую практику 8.47 Приложения 9 "*Упрощение формальностей*".

Лица с ограниченными возможностями/доступность авиационных услуг

158. Делегат Доминиканской Республики представил документ WP/389 (*Достигнутый в Доминиканской Республике прогресс в области упрощения формальностей на воздушном транспорте*) о прогрессе, достигнутом в Доминиканской Республике в деле реализации постоянной политики ИКАО в области упрощения формальностей на воздушном транспорте, а также положений, связанных с упрощением формальностей и касающихся, в частности, доступности и единообразного проектирования различных аэровокзалов. В документе подчеркивается большая польза, которую получают все без исключения пользователи системы, в частности, улучшение доступности воздушного транспорта, сведение к минимуму путаницы и неудобств для лиц с ограниченными возможностями, уменьшение расходов на выполнение этих требований и трудностей для авиаперевозчиков, а также упрощение процесса разработки и реализации государствами-членами стандартов в части доступности. В документе WP/389 Ассамблее предлагается настоятельно призвать ИКАО принимать во внимание рекомендации *Руководства по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов* (Дос 9984) и Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", в частности, положения раздела Н главы 8 "*Упрощение формальностей при перевозке инвалидов*", и повысить статус этих положений до уровня Стандартов.

159. Делегат Доминиканской Республики представил также документ WP/471 (*Реализация мер, направленных на обеспечение доступности и универсального проектирования*), в котором сообщается о ряде инициатив, предпринятых его государством в связи с обеспечением доступности и универсального проектирования его аэропортов в рамках его обязательств по осуществлению резолюции А39-20 Ассамблеи и соблюдению положений документа Дос 9984. Опыт Доминиканской Республики позволит другим государствам оценить целесообразность конкретных мер по упрощению формальностей на воздушном транспорте в отношении лиц с функциональными нарушениями, инвалидов или лиц с ограниченной способностью передвигаться, которые на глобальном уровне представляют собой большую группу людей, число которых растет.

160. В документе WP/471 Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно рекомендовать ИКАО провести исследования и собрать исходную информацию для использования государствами при анализе целесообразности обновления Дос 9984;
- b) настоятельно рекомендовать ИКАО включить часть содержания Дос 9984 в Приложение 9 "*Упрощение формальностей*" в качестве Стандарта или Рекомендуемой практики.

161. Делегат Бразилии внес на рассмотрение документ WP/322 (*Доступность воздушного транспорта для инвалидов. Содействие применению Дос 9984*) от имени группы государств – членов ЛАКГА [Аргентина, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Колумбия, Коста-Рика, Никарагуа, Парагвай, Перу и Сальвадор]. В документе подчеркивается, что согласно Рекомендуемой практике 8.23 Приложения 9 государствам – членам ИКАО следует осуществлять сотрудничество в целях принятия необходимых мер для обеспечения доступности для пассажиров с инвалидностью или ограниченной подвижностью (PDRM) всех видов обслуживания, предоставляемых пассажирам с момента прибытия в аэропорт отправления до момента выхода из аэропорта назначения. В нем подтверждается, что обеспечение условий для достойной перевозки инвалидов является вопросом прав человека, что должно быть приоритетом для авиационного сектора. В документе подчеркивается, что в ходе Паралимпийских игр, которые Бразилия принимала в Рио-де-Жанейро в 2016 году, проявилась серьезная проблема в плане обеспечения доступности во всех бразильских аэропортах, и что для решения этой проблемы Бразилия разработала Руководство по стандартной практике оказания помощи PDRM, в котором закреплены практически используемые процедуры, основанные на *Руководстве по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов* (Дос 9984). Бразилия хотела бы поделиться своим Руководством по стандартной практике оказания помощи PDRM со всеми государствами – членами ИКАО и призвала государства добровольно обмениваться информацией о собственных процедурах помощи PDRM в целях поощрения более детального обсуждения Группой экспертов по упрощению формальностей (FALP) практического применения Дос 9984.

162. В документе WP/322 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению представленную Бразилией информацию о ее опыте реализации необходимых мер обеспечения доступности для PDRM на базе Дос 9984;
- b) призвать государства – члены ИКАО добровольно представлять FALP информацию о своих процедурах обеспечения доступности для PDRM и сделать эту информацию открытой для ознакомления;
- c) просить Совет при поддержке Авиатранспортного комитета и FALP содействовать обмену опытом и передовой практикой применения Дос 9984.

163. Делегат Канады от имени Австралии, Канады, МСА и ИАТА представил документ WP/284 (*Повышение доступности авиационных услуг*). В документе подчеркивается, что отсутствие препятствий для использования воздушного транспорта играет важную роль в обеспечении инвалидам условий для независимой и достойной жизни. Однако необходимо еще в большей степени снизить барьеры для таких поездок, которые все еще продолжают существовать, несмотря на постоянные усилия различных государств – членов ИКАО и авиационной отрасли, а также множество значительных улучшений, реализованных ими. В рамках Рабочей группы FALP ИКАО специалисты в данной предметной области из различных государств-членов вместе с

международными партнерами разработали сборник правил, в котором освещаются усилия государств-членов и отрасли по решению проблемы доступности авиационных услуг, сбору соответствующих данных и выявлению пробелов, с тем чтобы определить области, для которых дополнительный инструктивный материал мог бы оказаться полезным. От имени соавторов документа делегат Канады поблагодарил государства-члены и представителей авиационной отрасли, внесших свой вклад в деятельность Рабочей группы, и выразил надежду на их дальнейшую поддержку этой важной инициативы.

164. В документе WP/284 Ассамблее предлагается:

- a) признать важность повышения осведомленности и продолжения сотрудничества в целях повышения доступности авиационных услуг;
- b) рекомендовать государствам-членам предоставлять ИКАО информацию для поддержки разработки сборника правил, нормативных актов и политики, касающихся доступности авиационных услуг.

165. Затем наблюдатель от ИАТА представил документ WP/346 (*Доступность авиации для пассажиров с ограниченными возможностями*), в котором ИАТА подчеркнула, что доступные для всех путешествия возможны только в том случае, если будут надлежащим образом выявлены барьеры для этого и будет поощряться последовательный глобальный подход к их устранению, с тем чтобы ни одна страна и ни один человек не остались без внимания. В документе было подчеркнуто, что члены ИАТА продемонстрировали своей настрой обеспечивать возможность путешествовать для людей с инвалидностью путем принятия резолюции на 75-м ежегодном Общем собрании ИАТА (Сеул, Республика Корея, 1–3 июня 2019 года), которая была основана на комплексе основных принципов общего подхода государств, регулирующих органов и авиационной отрасли. *Основные принципы ИАТА в отношении пассажиров с ограниченными возможностями* изложены в добавлении А к документу WP/346. В документе было подчеркнуто, что такой общий подход принесет ощутимую пользу государствам, авиационной отрасли и, что самое важное, пассажирам с ограниченными возможностями. Говоря более конкретно, это: a) упростит возможности для организации безопасных и достойных авиаперевозок для каждого; b) стимулирует развитие и последовательное внедрение ряда практических процессов в секторе воздушного транспорта; c) ляжет в основу устойчивых и прогрессивных перемен в части интеграции инвалидов в авиацию.

166. В документе WP/346 Ассамблее предлагается:

- a) признать, что согласованный подход к работе по обеспечению доступности в авиации является вкладом в достижение Целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР);
- b) рекомендовать ИКАО создать рабочую программу по обеспечению доступности для пассажиров с ограниченными возможностями в авиации, которая будет включать пересмотр соответствующих SARPS и руководств с учетом основных принципов ИАТА, изложенных в добавлении А к документу;
- c) предложить государствам-членам в надлежащих случаях учитывать *Основные принципы ИАТА в отношении пассажиров с ограниченными возможностями* при разработке и осуществлении нормативных актов в этой области.

167. Принято к сведению, что на рассмотрение был также внесен информационный документ WP/524 (*Air transport for persons with disabilities by Chinese civil aviation*), представленный Китаем.

Резолюция, подлежащая принятию Ассамблеей

168. Генеральный секретарь представила документ WP/61, в котором Совет предложил внести изменения в резолюцию A39-20 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей*". В обновленном сводном заявлении отражены вопросы, имеющие непреходящее значение, а также последние изменения и будущие направления работы ИКАО в области упрощения формальностей, включая разработку и осуществление положений об упрощении формальностей, ключевые элементы Стратегии TRIP ИКАО (документ WP/8), а также национальную и международную деятельность и сотрудничество в вопросах упрощения формальностей. Ассамблее предлагается принять предлагаемое обновленное сводное заявление, содержащееся в добавлении к документу WP/61.

Ход обсуждения

169. Делегат Новой Зеландии подчеркнула, что, хотя ее государство поддерживает большинство аспектов Стратегии TRIP ИКАО, изложенной в документе WP/8, оно обеспокоено тем, что расходы и инфраструктура, связанные с внедрением стандартов электронных паспортов, могут оказаться экономически нецелесообразными для некоторых малых государств с небольшим количеством паспортов, а польза от их внедрения может оказаться небольшой. Новая Зеландия считает, что, возможно, этим небольшим государствам было бы предпочтительнее пустить эти средства на инвестиции в обеспечение защищенности систем выдачи паспортов, поскольку эти усовершенствования с большей вероятностью позволят их гражданам быть освобожденными от пограничных визовых сборов. Новая Зеландия предложила Авиатранспортному комитету рассмотреть вопросы доступности для малых государств при разработке его "дорожной карты" по стандартам электронных паспортов.

170. Делегат Южной Африки указала, что ее государство поддерживает документы WP/346 (ИАТА), WP/284 (Канада от имени Австралии, Канады, МСА и ИАТА), WP/322 (Бразилия от имени группы государств – членов ЛАКГА), WP/471 (Доминиканская Республика) и информационный документ WP/524 (Китай) по вопросу об инвалидах, поскольку глава 2 ее конституции запрещает прямую или косвенную дискриминацию, в том числе в отношении инвалидов. В этой связи Южная Африка настоятельно призывает Ассамблею поручить Совету и государствам-членам всерьез отнестись к вопросам доступности авиационных услуг и авиационных объектов. С этой целью Южная Африка настоятельно призвала Ассамблею добиваться того, чтобы рекомендации, содержащиеся в указанных документах, были в соответствующих случаях приняты Советом, Секретариатом и FALP. Кроме того, Южная Африка поблагодарила соответствующие государства за то, что они поделились в этих документах своим передовым опытом, с тем чтобы другие государства могли извлечь из него уроки и последовать их примеру. Южная Африка также отметила, что сейчас в стране осуществляется пересмотр национальных положений по этому вопросу в целях обеспечения того, чтобы инвалиды не подвергались прямой или косвенной дискриминации, и повторила содержащийся в вышеуказанных документах призыв к другим государствам поделиться с FALP своим передовым опытом в этой области.

171. Делегат Австрии выразила поддержку документам WP/60 и WP/61 (Совет) особенно в отношении вопроса о ДПАС. Что касается документа WP/61, то она предложила внести поправки в добавление D (*Системы обмена данными о пассажирах*) предлагаемого обновленного *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей*, с тем чтобы включить в него ссылку на пункт 15 с) постановляющей части резолюции 2482 (2019) Совета Безопасности ООН, в котором подчеркивается использование данных PNR для борьбы не только с терроризмом, но и организованной преступностью.

172. Делегат Бельгии отметила, что разделяет эту позицию. Что касается текущей работы над PNR, изложенной в документе WP/60, то она особо отметила информационный документ WP/530 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА), в котором изложены основные принципы сбора, использования, обработки и защиты данных PNR.

173. Делегат Португалии поприветствовал и одобрил документы WP/8 и WP/5 (Совет), WP/134 (МСА и ИАТА), WP/305 (Соединенные Штаты Америки) и WP/471 (Доминиканская Республика). Вместе с тем она высказалась против предложения МСА, содержащегося в документе WP/399, о переносе в Приложение 17 "*Безопасность*" элементов, касающихся пограничного контроля, из Приложения 9 "*Упрощение формальностей*".

174. Также не согласившись с предложением МСА, делегат Австралии заявил, что это не обеспечит требуемого межведомственного подхода. Он также выразил озабоченность по поводу документа WP/127 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ) об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и не поддержал его. Делегат Австралии подчеркнул, что разные государства по-разному подходят к этому вопросу и что наилучший способ добиться принятия государствами законодательства, подзаконных актов и/или политики, направленных на оказание такой помощи, заключается в том, чтобы использовать существующую Рекомендуемую практику 8.46 Приложения 9, а не стандарт, как предлагается в этом документе.

175. Делегат Бангладеш приветствовал усилия, прилагаемые для повышения доступности авиации, о которых говорится в документах WP/284 (Канада от имени Австралии, Канады, МСА и ИАТА), WP/322 (Бразилия от имени группы государств – членов ЛАКГА) и WP/346 (ИАТА). Поблагодарив эти государства и организации за то, что они подняли этот наиболее актуальный вопрос на Ассамблее, он попросил ИКАО признать необходимость разработки единых правил для инвалидов и лиц с особыми потребностями и, в свою очередь, настоятельно призвать государства сделать это для обеспечения того, чтобы их поездки на воздушном транспорте были легкими, удобными и сопровождались достойными условиями, а также в целях упрощения работы бортпроводников, оказывающих помощь таким пассажирам.

176. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов высказался в поддержку документа WP/127 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ), в частности предложения об организации адекватной и специализированной психосоциальной подготовки эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, а также всех тех, кто участвует в оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Подчеркнув, что Объединенные Арабские Эмираты разработали специальную политику и положения, касающиеся оказания такой помощи, оратор предложил всем государствам-членам воспользоваться их опытом в этой области.

177. Отметив, что у Исполнительного комитета крайне мало времени, делегат Соединенного Королевства высказал замечания только по документу WP/6 (Совет). Он подчеркнул, что, будучи членом Правления ДОК ИКАО и активным участником Рабочей группы по новым технологиям (NTWG) Технической консультативной группы по TRIP (TAG/TRIP), Соединенное Королевство полностью поддерживает ДОК ИКАО и ее нынешние цели. В частности, Соединенное Королевство приветствовало новых членов ДОК и одобрило меры, предложенные в этом документе.

178. Поддержав работу Секретариата в отношении Стратегии TRIP ИКАО, делегат Бенина подчеркнул, что его государство активно участвует в TRIP и провело региональный семинар ИКАО по вопросам TRIP в Котону 12–14 февраля 2019 года. Отметив, что Бенин, как и другие государства, сталкивается с трудностями в обеспечении доступности авиации для инвалидов, он подчеркнул необходимость рассмотрения этого вопроса Ассамблеей.

179. Делегат Чили одобрил документ WP/127 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ) об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, а также документ WP/60 (Совет) о предлагаемых приоритетах связанной с Приложением 9 программы FAL и ожидаемых результатах на трехлетний период 2020–2022 годов и документ WP/61 (Совет) о предлагаемом обновленном Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей. Сославшись на документ WP/60, он подчеркнул, что в информационном документе WP/509 (*Concept of “Minor” in Annex 9 – Facilitation of the Convention on International Civil Aviation*), представленном Чили и поддержанном всеми государствами – членами ЛАКГА, содержится призыв к обеспечению единообразия терминологии, используемой в Приложении 9 для обозначения детей и подростков, и терминологии, используемой в *Конвенции Организации Объединенных Наций о правах ребенка* 1989 года.

180. Делегат Италии поддержал все документы, представленные Советом по пункту 14 повестки дня (WP/5, WP/6, WP/7, WP/8, WP/60 и WP/61), а также документ WP/471 (Доминиканская Республика) об инвалидах, документ WP/134 (МСА и ИАТА) о торговле людьми в контексте авиации и документ WP/127 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ) об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

181. Делегат Никарагуа отметил, что он поддерживает все различные представленные документы, в частности документ WP/127. Поддержав соображения, высказанные делегатом Новой Зеландии в отношении документа WP/8 по Стратегии TRIP ИКАО, он вновь заявил, что расходы и инфраструктура, связанные с внедрением стандартов электронных паспортов, могут оказаться экономически нецелесообразными для некоторых малых государств с небольшим количеством паспортов.

182. Поприветствовав работу ИКАО в части упрощения формальностей за прошедший трехлетний период, в том числе работу, связанную с ДОК ИКАО, делегат Китая заявил о своей поддержке всех документов, представленных Советом ИКАО (WP/5, WP/6, WP/7, WP/8, WP/60 и WP/61). Он особо отметил информационный документ WP/524, в котором Китай подробно изложил свой опыт организации воздушных перевозок для инвалидов, и выразил поддержку документу WP/322 (Бразилия от имени группы государств – членов ЛАКГА), документам WP/389 и WP/471 (Доминиканская Республика) и документу WP/284 (Канада от имени Австралии, Канады, МСА и ИАТА) касательно доступности воздушного транспорта для таких лиц. Делегат Китая поддержал также заявление, сделанное по этому вопросу делегатом Южной Африки.

183. Делегат Греции отметила, что, поскольку ее государство особенно заинтересовано в борьбе с торговлей людьми, в том числе в контексте авиации, оно поддерживает документы WP/134 (МСА и ИАТА) и WP/305 (Соединенные Штаты Америки). Греция считает, что решающее значение в этой борьбе имеют глобальные скоординированные усилия на уровне работающих с людьми специалистов в государственном и частном секторах, например сотрудников компетентных органов, авиаперевозчиков, эксплуатантов аэропортов и наземных служб. Греция полагает, что знакомство с проблемой торговли людьми может помочь в борьбе с современным рабством,

жертвами которого становятся уязвимые группы лиц, в том числе несопровождаемые несовершеннолетние, и препятствовать распространению этой проблемы.

184. Делегат Нигерии одобрила все документы, представленные Советом ИКАО (WP/5, WP/6, WP/7, WP/8, WP/60 и WP/61), и особенно документ WP/61, в котором предлагается обновить *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей*. Она также высказалась в поддержку документа WP/134 (МСА и ИАТА) по вопросу о торговле людьми в контексте авиации и документа WP/301 (ИАТА) по Стратегии TRIP ИКАО.

185. Делегат Бразилии отметил, что его государство полностью поддерживает документ WP/127 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ) и документ WP/297 (АСVFFI), посвященный вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, как вопросу, имеющему большое значение для авиации. Поскольку он счел, что FALP не является подходящей группой экспертов для обсуждения этого вопроса и что ни одна из других существующих групп экспертов ИКАО не подходит для этого, Бразилия настоятельно призвала Совет рассмотреть вопрос о создании надлежащего постоянного форума для конструктивного обсуждения вопросов оказания помощи семьям в случае авиационных происшествий. Делегат Бразилии отметил, что его государство также одобрило: все документы, представленные Советом (WP/5, WP/6, WP/7, WP/8, WP/60 и WP/61); документ WP/284 (Канада от имени Австралии, Канады, МСА и ИАТА), информационный документ WP/524 (Китай) и документ WP/346 (ИАТА) о лицах с ограниченными возможностями/доступности авиации; документ WP/301 (ИАТА и МСА) о Стратегии TRIP ИКАО и документы WP/305 (Соединенные Штаты Америки) и WP/134 (МСА и ИАТА) по вопросу о торговле людьми в контексте авиации.

186. Делегат Нидерландов присоединился к замечаниям, высказанным делегатом Португалии в отношении предложения МСА, содержащегося в документе WP/399, о переносе элементов, касающихся пограничного контроля, из Приложении 9 "*Упрощение формальностей*", в Приложение 17 "*Безопасность*". Сославшись на документ WP/127 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ) об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, оратор напомнил, что Нидерланды не понаслышке знакомы с последствиями крупных авиационных происшествий. Исходя из своего опыта, Нидерланды считают, что все государства – члены ИКАО должны быть надлежащим образом оснащены для ликвидации последствий авиационных происшествий и быть в состоянии обеспечивать оказание помощи пострадавшим и их семьям независимо от того, в какой части мира произошло происшествие и граждане каких государств находились на борту воздушного судна. Поскольку Нидерланды считают весьма желательным осуществление во всем мире планов оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям и достижение прогресса в деле обеспечения единообразия этой деятельности, они полностью поддерживают меры, предложенные в документе WP/127.

187. Выразив поддержку документу WP/301 (ИАТА и МСА) о проекте "One ID", делегат Франции подчеркнул необходимость обеспечения надежной защиты данных PNR, вопрос о чем был поднят в информационном документе WP/530 (*Standards and principles on the collection, use, processing and protection of Passenger Name Record [PNR] data*), представленном Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА. Он также поддержал документы WP/305 (Соединенные Штаты Америки) и WP/134 (МСА и ИАТА) по вопросу о торговле людьми в контексте авиации, а также документы WP/284 (Канада от имени Австралии, Канады, МСА и ИАТА), WP/471 (Доминиканская Республика) и WP/322 (Бразилия от имени группы

государств – членов ЛАКГА) по вопросу о лицах с ограниченными возможностями/доступностью авиационных услуг.

188. Делегат Республики Корея также одобрил документ WP/322. Заявив также о поддержке документа WP/301, он подчеркнул, что в 2021 году в Республике Корея будет в экспериментальном порядке внедряться концептуальный проект "One ID" в целях ускорения пассажиропотока и укрепления пограничного контроля. Делегат Республики Корея подчеркнул, что его государство готово поделиться своим опытом внедрения проекта "One ID" с любыми другими государствами, заинтересованными в его осуществлении.

189. Поддержав документ WP/127 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ), делегат Сингапура отметил, что, по мнению его государства, государствам следует предусмотреть планы и процедуры оказания эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям и регулярно отрабатывать осуществление этих процедур в ходе учений. Он поддержал также документы WP/305 (Соединенные Штаты Америки) и WP/134 (МСА и ИАТА) о подготовке персонала аэропортов и членов экипажей по вопросам борьбы с торговлей людьми; все документы об инвалидах/доступности авиационных услуг (WP/389, WP/471, WP/322, WP/284, WP/346 и WP/524); все документы, представленные Советом ИКАО (WP/5, WP/6, WP/7, WP/8, WP/60 и WP/61). Кроме того, делегат Сингапура поддержал мнение, высказанное делегатом Португалии относительно предложения МСА в документе WP/399 о переносе элементов, касающихся пограничного контроля, из Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", в Приложение 17 "*Безопасность*".

190. Делегат Колумбии поддержал все документы, представленные по пункту 14 повестки дня, в частности документы, касающиеся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (WP/127 и WP/297), торговли людьми в контексте авиации (WP/305 и WP/134) и инвалидов/доступности авиационных услуг (WP/322, WP/284, WP/346, WP/524 и особенно WP/389 и WP/471, представленные Доминиканской Республикой).

191. Делегат Аргентины также одобрил указанные документы об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, о торговле людьми в контексте авиации и об инвалидах/доступности авиационных услуг.

192. Делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что его государство поддерживает документ WP/6 (Совет) о ДОК ИКАО. Соединенные Штаты Америки также поддержали документ WP/8 (Совет) о Стратегии TRIP ИКАО при условии внесения технического исправления в добавление В (*Пересмотренная дорожная карта реализации Стратегии TRIP ИКАО для государств-членов*), которое будет направлено в Секретариат по электронной почте, а также в связанный с ним документ WP/301 (ИАТА и МСА). Отметив, что он также поддерживает документ WP/5 (Совет) о дезинсекции воздушных судов и мерах по борьбе с переносчиками инфекций, делегат Соединенных Штатов Америки обратил внимание на информационный документ WP/550 Revision No. 1 (*Passenger Name Record data in security and facilitation*), представленный его государством. Он подчеркнул, что Соединенные Штаты Америки выражают несогласие с документом WP/399, в котором МСА предложил, в частности, перенести в Приложение 17 "*Безопасность*" из Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" элементы, касающиеся пограничного контроля.

193. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что его государство поддерживает документы WP/127 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ) и WP/297 (ACVFFI) об оказании помощи

пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям с одной оговоркой: не выделять психосоциальную подготовку в отдельный пункт, а обеспечивать всеобъемлющую подготовку эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, а также всех тех, кто участвует в оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Что касается вопроса об инвалидах/доступности авиационных услуг, то Соединенные Штаты Америки поддержали документы WP/284 (Канада от имени Австралии, Канады, МСА и ИАТА) и WP/322 (Бразилия от имени группы государств – членов ЛАКГА), но не поддерживают ни документ WP/389, ни документ WP/471 (Доминиканская Республика), поскольку считают нецелесообразным применять Стандарты или Рекомендуемую практику для решения этой проблемы. Что касается пункта 2, категории В, добавления А (*Приоритеты и результаты: 2020–2022 годы*) к документу WP/60 (Совет), то Соединенные Штаты Америки высказали оговорку в отношении возможного включения в Приложение 9 SARPS об имеющих отношение к упрощению формальностей аспектах RPAS (беспилотников).

194. Поскольку ввиду нехватки времени остальные делегаты не смогли высказать свои мнения по различным документам, представленным по пункту 14 повестки дня, директор Авиатранспортного управления предложил, и Исполнительный комитет согласился с тем, что любые дополнительные замечания и материалы должны быть направлены в Секретариат по электронной почте по адресу fa1@icao.int не позднее полудня в понедельник, 30 сентября 2019 года. Секретариат рассмотрит их и учтет при подготовке проекта доклада Исполнительного комитета по этому пункту повестки дня для пленарного заседания.

195. Заседание закрылось в 17:10.

Протокол седьмого заседания
(Понедельник, 30 сентября 2019 года, 9:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 25 повестки дня.

Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала

Подготовка и наращивание потенциала

- *Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала*
- Документ, представленный государствами – членами Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА)
- Документ, представленный Эфиопией
- Документ, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА)
- Документ, представленный Камеруном
- Документ, представленный Кенией

Разработка и структура программы подготовки

- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- Документ, представленный Доминиканской Республикой
- Документ, представленный Камеруном

Вопросы, касающиеся аэронавигации и воздушного транспорта

- Документ, представленный Финляндией от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Европейской организации по безопасности аэронавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ)
- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- Документ, представленный Сингапуром в соавторстве с Маршалловыми Островами, Науру, Нигерией, Северной Македонией, Палау, Соединенным Королевством и Фиджи
- Документ, представленный Канадой
- Документ, представленный Доминиканской Республикой
- Информационный документ, представленный авиатранспортной компанией "Hermes"
- Информационный документ, представленный Китаем

- Информационный документ, представленный Бангладеш
- Информационный документ, представленный Руандой

2. Пункт 19 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО

Совершенствование методов работы в ИКАО

- *Повышение эффективности и действенности ИКАО*
- *Устный доклад о рассмотрении нынешней структуры Секретариата ИКАО*
- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 25 повестки дня. Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала

1. В рамках пункта 25 повестки дня Исполнительный комитет рассмотрел вопросы подготовки кадров и наращивания потенциала, повышения и развития квалификации кадров и вопросы, касающиеся аэронавигации и воздушного транспорта на базе одного основного документа, представленного Советом ИКАО – WP/64 (*Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала*), а также соответствующих документов, представленных государствами и международными организациями.

Подготовка и наращивание потенциала

2. Начальник Международного информационно-координационного центра подготовки авиационного персонала (C/GAT) представил документ WP/64, в котором содержится краткий обзор учебных мероприятий и достижений GAT за время, прошедшее после 39-й сессии Ассамблеи (A39), включая информацию о реализации Политики ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации, деятельности Программы TRAINAIR PLUS (TRP) и Сети учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ), а также о деятельности в сфере профессиональной подготовки и высшего образования, способствующей выполнению программы "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP). В документе изложены также приоритеты на следующий трехгодичный период (2020–2022 гг.), при этом подчеркивается, что ИКАО будет расширять сотрудничество с организациями, занимающимися подготовкой кадров, и отраслевыми партнерами для обеспечения того, чтобы обучение в ИКАО по-прежнему было высококачественным, удобным для пользователей, доступным и экономически оправданным. В документе было подчеркнуто, что: будет введена новая структура расходов для дифференциации платы за обучение для слушателей из регулирующих органов гражданской авиации в сопоставлении со слушателями из нерегулирующих органов; будут разработаны дополнительные онлайн- и смешанные учебные курсы по различным авиационным дисциплинам; и будут применяться инновационные учебные инструменты и методологии для оптимизации решений в области подготовки авиационного персонала.

3. В документе WP/64 Ассамблее предлагается:

- a) рекомендовать государствам-членам оказывать ИКАО поддержку в деле создания новых партнерств в области подготовки персонала во всех регионах;
- b) одобрить разработку альтернативных форм подготовки для облегчения доступа, таких, например, как дистанционное обучение, и распространять эти новые формы среди заинтересованных сторон гражданской авиации;

- c) рекомендовать государствам-членам пользоваться выгодами Программы ИКАО TRAINAIR PLUS и поддерживать расширение сети членов в целях разработки, совместного использования и осуществления программ подготовки для повышения квалификации авиационных специалистов;
- d) рекомендовать Совету активно участвовать в популяризации учебных мероприятий ИКАО среди государств-членов в целях активизации информационно-разъяснительной работы во всех регионах.

4. От имени государств – членов КОСЕСНА делегат Никарагуа представил документ WP/67 (*Центральноамериканская модель подготовки авиационного персонала*). В документе было подчеркнуто, что модель управления подготовкой авиационного персонала в Центральной Америке изначально возникла как инициатива для удовлетворения потребностей в авиационной подготовке и преподавании, а впоследствии эта модель распространилась на подготовку по безопасности полетов, а также на подготовку специалистов организаций и связанных с ними структур (например, авиакомпаний, эксплуатантов аэропортов, организаций по техническому обслуживанию). В документе отмечено, что для этих целей в структуре КОСЕСНА существует Центральноамериканский институт специализированной авиационной подготовки (ICSAE), служащий региональной платформой для подготовки персонала, оказания технической помощи и технологических услуг, что согласуется с программой NGAP ИКАО и ее *Политике в области подготовки специалистов гражданской авиации*, ТРР, тенденциями и прогнозами развития гражданской авиации на период до 2030 года, а также национальными правилами.

5. В документе WP/67 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в документе;
- b) оценить возможность применения центральноамериканской модели управления подготовкой авиационного персонала в других регионах ИКАО;
- c) поддержать данную инициативу сотрудничества и/или стратегические альянсы, призванные повышать организационный потенциал учебных центров гражданской авиации;
- d) поощрять внедрение на региональном и глобальном уровнях интеллектуальных систем управления подготовкой.

6. Делегат Эфиопии представил документ WP/163 (*Проблемы подготовки специалистов и наращивания потенциала в сфере гражданской авиации*), в котором описывается кадровый голод, возникший в связи с недостаточной подготовкой специалистов и наращиванием потенциала, которые обусловлены главным образом отсутствием адекватных учебных центров, подготовленных кадров, а также финансовых и материальных ресурсов, в результате чего некоторые государства-члены не соблюдают Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО. Затем в документе предлагаются возможные решения по улучшению реализации стратегий подготовки специалистов и наращивания потенциала, поскольку это является ключевым условием повышения эффективности контроля за обеспечением безопасности полетов в государствах.

7. В документе WP/163 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в документе;
- b) поручить Генеральному секретарю обратиться ко всем государствам и международным организациям, добровольно осуществляющим финансирование, и координировать их деятельность с целью поддержать подготовку специалистов и наращивание потенциала;

- c) призвать GAT провести оценку авиационных учебных центров в государствах-членах и повысить их потенциал во всех аспектах;
- d) призвать GAT поддержать выполнение дорожной карты для государств по подготовке специалистов и наращиванию потенциала авиационной отрасли, работа над которой началась в 2015 году;
- e) призвать государства-члены создавать и укреплять свои собственные учебные центры для удовлетворения растущего спроса отрасли;
- f) призвать государства-члены выделять достаточные ресурсы для устранения выявленных недостатков, особенно в отношении критического элемента 4 (КЭ- 4) (квалификация и подготовка технического персонала) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (см. Приложение 19 "Безопасность полетов", добавление 1).

8. От имени 54 государств – членов АФГА делегат Судана представил документ WP/164 (*Гармонизация подготовки кадров в Африке: дорожная карта в области подготовки авиационных специалистов*), в котором описаны ключевые мероприятия, связанные с разработкой, и представлена дорожная карта в области подготовки авиационных специалистов в Африке. В документе упоминается о том, что, поскольку Африка сталкивается с нехваткой основных специалистов в ключевых областях гражданской авиации для планирования, координации, управления, эксплуатации и надзора за всеми сложными авиационными операциями, в октябре 2014 года Руководящий комитет Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI) рекомендовал Ассоциации африканских организаций по подготовке кадров (ААТО) в сотрудничестве с GAT и Марокко провести анализ потребностей в подготовке кадров и разработать проект дорожной карты для учета потребностей в области подготовки кадров. Результаты двух исследований потребностей в подготовке кадров, проведенных ААТО в 2014 и 2015 годах, были использованы для разработки окончательной дорожной карты подготовки авиационных специалистов в Африке, которая впоследствии была одобрена на двадцать втором совещании Руководящего комитета плана ААТО, состоявшемся в Кампале, Уганда, 15 мая 2019 года. В документе подчеркивалось, что упомянутая дорожная карта предусматривает реальные меры, необходимые для решения проблемы нехватки квалифицированных кадров в Африке.

9. В документе WP/164 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению проблемы, связанные с развитием человеческого капитала и подготовкой кадров в Африке;
- b) рекомендовать заинтересованным сторонам, таким как ведомства гражданской авиации, авиационные учебные заведения, отраслевые партнеры и т.д. продолжать предоставлять информацию, связанную с подготовкой кадров, для постоянного совершенствования дорожной карты;
- c) настоятельно призвать государства-члены оказывать техническую и финансовую поддержку проектам, программам и мероприятиям, связанным с дорожной картой.

10. Представляя документ WP/414 (*Поддержка государств в подготовке дорожных карт для наращивания потенциала в авиации*), делегат Камеруна отметил, что он является продолжением документа A39-WP/349 Revision No. 1, представленного его государством на предыдущей сессии Ассамблеи в 2016 году, в котором оно, в частности, просило Совет добиться того, чтобы ИКАО оказывала государствам-членам помощь в осуществлении дорожной карты по укреплению потенциала в области авиации. Хотя в документе WP/414 Камерун с удовлетворением воспринял размещение документа "Дорожная карта для государств по подготовке специалистов гражданской авиации и наращиванию потенциала. Практическое руководство" (2017) на веб-сайте

ИКАО, он подчеркнул, что его следует распространить по официальным каналам, с тем чтобы принести реальную пользу государствам-членам.

11. В документе WP/414 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержащуюся в документе информацию;
- b) просить ИКАО организовать практикумы при координации с региональными бюро для распространения документа *"Дорожная карта для государств по подготовке специалистов гражданской авиации и наращиванию потенциала. Практическое руководство"* (2017);
- c) предложить ИКАО и государствам-членам, имеющим специалистов в этой области, оказать помощь государствам-членам, которые испытывают трудности в разработке и реализации дорожной карты для наращивания потенциала в авиации.

12. Делегат Кении внесла на рассмотрение документ WP/237 Revision No. 1 (*Стратегии в области подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала*), в котором подробно излагается опыт ее государства и результаты, достигнутые в деле подготовки квалифицированных и компетентных авиационных специалистов. В документе описывается осуществление Кенией в июле 2017 года дорожной карты подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала, которая включала программу подготовки следующего поколения авиационных специалистов.

13. В документе WP/237 Revision No. 1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, изложенную в документе;
- b) оказать содействие государствам-членам в разработке дорожных карт подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала;
- c) рекомендовать государствам-членам присоединиться к Программе ТРР ИКАО;
- d) поддержать государства-члены в стремлении налаживать партнерские отношения в области наращивания потенциала и расширять обмен информацией и сотрудничество по вопросам подготовки специалистов на региональном и глобальном уровне;
- e) принять предлагаемую новую резолюцию Ассамблеи *"Реализация стратегий в области подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала"*, представленную в добавлении к документу.

Ход обсуждения

14. Делегаты Кабо-Верде, Никарагуа, Турции, Саудовской Аравии, Мозамбика, Южной Африки, Египта, Кубы и Южного Судана одобрили все шесть представленных документов. При этом делегат Кабо-Верде отметил усилия ИКАО по содействию осуществлению ее различных программ подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала и призвал Организацию продолжать проявлять инициативу в этой области и привлекать региональные бюро к деятельности по обеспечению эффективности этих программ. Делегат Никарагуа подчеркнул, что крайне важно обеспечить необходимую подготовку авиационных специалистов государственных органов гражданской авиации, с тем чтобы они могли обеспечивать безопасность полетов международной гражданской авиации и тем самым создавать условия для ее дальнейшего развития. Делегат Турции подчеркнул, что его государство придает огромное значение деятельности по подготовке авиационных специалистов и наращиванию потенциала и делает в этой связи все возможное. Делегат Мозамбика подчеркнул, что в соответствии с инициативой ИКАО "Ни одна

страна не остается без внимания" (NCLB) обеспечение подготовки авиационных специалистов и наращивание потенциала в области авиации является единственным способом добиться того, чтобы ни одна страна не осталась без внимания. Делегат Южной Африки подтвердил, что подготовка авиационных специалистов и наращивание потенциала имеют решающее значение для эффективной реализации SARPS ИКАО. Делегат Кубы отметила, что ее государство также признает исключительную важность подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала в области авиации и поздравила ИКАО с результатами, достигнутыми благодаря ее многочисленным мероприятиям в течение нынешнего трехлетнего периода, о которых говорится в документе WP/64. Делегат Южного Судана подчеркнул, что меры, предложенные в документе WP/237 Revision No. 1 (Кения), усилят предоставление государствам столь необходимой авиационной подготовки и наращивание потенциала в соответствии с инициативой NCLB ИКАО.

15. Выразив поддержку документам WP/64 (Совет) и WP/237 Revision No. 1, делегат Сингапура высоко оценил усилия ИКАО и Кении по поддержке и поощрению наращивания потенциала государств-членов. Отметив, что в рамках ТРП предусмотрены различные процессы и системы, позволяющие решать вопросы, связанные с наращиванием потенциала и развитием обменов и сотрудничества в области обучения и развития как на региональном, так и на глобальном уровнях, он призвал государства-члены в полной мере задействовать возможности ТРП.

16. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов отметил, что его государство поддерживает документы WP/164 (АКГА) и WP/414 (Камерун) и хотело бы поддержать африканские государства в рамках ТРП в соответствии с инициативой NCLB ИКАО.

17. Делегат Эритреи одобрил документы WP/163 (Эфиопия), WP/164 (АКГА), WP/414 (Камерун) и WP/237 Revision No. 1 (Кения), в полной мере признав тот факт, что острая нехватка квалифицированных кадров в развивающихся странах обуславливает необходимость интенсивной подготовки и наращивания потенциала в области авиации в целях повышения, поддержания и обеспечения безопасности полетов международной гражданской авиации и эффективного и действенного осуществления соответствующих стратегий ИКАО.

18. Делегаты Нигерии и Сенегала также заявили о своей поддержке указанных четырех документов, а также документа WP/64 (Совет).

19. Делегат Бразилии поддержал документы WP/64 (Совет), WP/163 (Эфиопия) и WP/414 (Камерун). Он также проинформировал о текущем проекте сотрудничества его государства с Уругваем, Парагваем, Аргентиной и Боливией (Многонациональным Государством) и подчеркнул важность поддержки этого проекта со стороны ИКАО.

20. Обратив внимание на документ WP/237 Revision No. 1 (Кения), делегат Соединенных Штатов Америки высоко оценила предложение рекомендовать государствам-членам налаживать партнерские связи по вопросам наращивания потенциала и содействия обменов и сотрудничеству в области обучения и развития на региональном и глобальном уровнях. Сославшись на пункт 5 постановляющей части предлагаемой новой резолюции Ассамблеи, прилагаемой к документу ("порукает Совету создать механизм мониторинга и оценки качества, эффективности и результативности деятельности ИКАО в области GAT и, соответственно, информировать государства-члены"), она заявила, что эта деятельность должна ограничиваться контролем, уже осуществляемым ИКАО в отношении членов программы TRAINAIR PLUS, на что государства согласились, став членами этой программы.

21. Сославшись на документ WP/163 (Эфиопия), делегат Соединенных Штатов Америки согласилась с принципом, в соответствии с которым необходимо уделять больше

внимания подготовке специалистов и наращиванию потенциала в области авиации. Вместе с тем она высказалась против того, чтобы наделять ГАТ полномочиями по проведению оценки авиационных учебных центров в государствах-членах, как это предусмотрено пунктом с) предлагаемых действий. Поддержав действия, предложенные в документе WP/164 (АКГА), делегат Соединенных Штатов Америки настоятельно призвала государства-члены оказывать техническую поддержку проектам и программам, связанным с дорожной картой подготовки авиационных специалистов.

22. Делегат Индонезии полностью поддержал документ WP/64 (Совет), а также документ WP/414 (Камерун).

23. Одобрив документы WP/64 (Совет) и WP/164 (АКГА), делегат Республики Корея подтвердила обязательство ее государства содействовать выполнению NGAP в области безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, а также охраны окружающей среды в соответствии с SARPS и политикой ИКАО, особенно с ее инициативой NCLB.

24. Поддержав документы WP/64 (Совет), WP/164 (АКГА), WP/414 (Камерун), WP/237 (Кения) и WP/67 (КОСЕСНА), делегат Эквадора подчеркнул, что его государство весьма удовлетворено результатами, достигнутыми благодаря учебным мероприятиям ИКАО, проведенным ГАТ, и прогрессом, достигнутым в рамках ТРР, и высоко оценил все усилия Организации в этой области. Эквадор присоединился к рекомендации других государств наращивать обмены и сотрудничество в области подготовки авиационных специалистов.

25. Делегат Франции вновь заявил о приверженности его государства делу подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала, что, как было подчеркнуто в представленных документах, имеет важное значение. Подчеркнув необходимость структурированного подхода для достижения прогресса, он призвал Ассамблею принять меры, предложенные в документе WP/414 (Камерун).

26. Делегат Доминиканской Республики высказался в поддержку действий, предложенных в документах WP/64 (Совет), WP/67 (КОСЕСНА) и WP/237 (Кения), поскольку они обеспечат эффективную и высококачественную подготовку авиационных специалистов и наращивание потенциала.

27. Делегат Алжира одобрил документы WP/64 (Совет), WP/163 (Эфиопия), WP/164 (АКГА), WP/414 (Камерун) и WP/237 (Кения).

28. Сославшись на документ WP/237 Revision No. 1 (Кения), делегат Греции согласился с важностью того, чтобы государства осуществляли дорожные карты подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала для обеспечения того, чтобы в авиации существовал кадровый резерв в лице достаточного количества квалифицированных и компетентных специалистов для обеспечения работы системы воздушных перевозок сейчас и в будущем. Он подчеркнул, что в рамках инициатив NCLB и NGAP ИКАО основное внимание следует уделять практическим инструментам, помогающим государствам осуществлять стратегии в области людских ресурсов. Эти инструменты должны включать, в частности, учебные курсы по управлению факторами риска и использованию методик эффективного контроля за безопасностью полетов. Поддержав пункты действий а) – d) этого документа, делегат Греции отметил, что ему необходима дополнительная информация, прежде чем он сможет согласиться с пунктом действий е), касающимся принятия предлагаемой новой резолюции Ассамблеи *"Реализация стратегий в*

области подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала", которая содержится в добавлении к этому документу.

29. Подтвердив, что в быстро меняющемся мире авиации, где подготовка специалистов и наращивание потенциала являются важным элементом, особенно для малых государств, делегат Гайаны одобрил документы WP/64 (Совет), WP/163 (Эфиопия), WP/164 (АКГА) и WP/414 (Камерун).

30. Поддержав документы WP/64 (Совет), WP/164 (АКГА), WP/414 (Камерун) и WP/237 (Кения), делегат Объединенной Республики Танзания призвал все государства-члены поддержать эти документы в целях налаживания новых партнерских связей в области подготовки специалистов, наращивания потенциала и содействия обмену и сотрудничеству в области обучения и развития во всех регионах. Он вновь заявил, что подготовка авиационных специалистов имеет основополагающее значение для обеспечения эффективной реализации SARPS ИКАО.

31. Делегат Панамы поддержал документ WP/67 (КОЕСНА), а также это сделал наблюдатель от КАНСО, который поблагодарил КОЕСНА и ее государства-члены за их прекрасную работу по совершенствованию подготовки авиационных специалистов в Центральной Америке, что служит примером того, каким образом координация между государствами могла бы повысить уровень безопасности полетов, а также аэронавигационный потенциал и эффективность.

32. C/GAT принял к сведению поддержку подавляющим большинством представленных документов. В отношении документов WP/163 (Эфиопия) и WP/414 (Камерун) он проинформировал Исполнительный комитет о том, что Секретариат в координации с региональными бюро организует рабочие совещания по реализации положений документа ИКАО "Дорожная карта для государств по подготовке специалистов гражданской авиации и наращиванию потенциала. Практическое руководство" (2017 год) и обеспечит соблюдение критериев и процедур квалификационной подготовки специалистов.

33. Подводя итоги дискуссии по вопросам **подготовки специалистов и наращивания потенциала**, Председатель отметил, что Исполнительный комитет одобрил меры, предложенные в документе WP/64 (Совет), и рекомендовал государствам-членам оказывать ИКАО поддержку в деле создания во всех регионах новых партнерских связей; одобрил разработку альтернативных методов обучения, облегчающих доступ к подготовке (например, дистанционное обучение) и продвижение этих новых методов среди своих участников авиационного рынка; рекомендовал государствам-членам воспользоваться услугами Программы TRAINAIR PLUS ИКАО (TRP) и поддержал расширение сети ее участников, с тем чтобы разрабатывать, внедрять учебные программы и обмениваться ими для повышения квалификации авиационных специалистов; и рекомендовал Совету активно пропагандировать осуществляемую ИКАО деятельность по подготовке специалистов среди государств-членов, с тем чтобы улучшить осведомленность о ней во всех регионах.

34. Исполнительный комитет принял к сведению позиции и мнения государств и международных организаций в связи с проблемами, с которыми сталкивается авиационное сообщество в деле повышения квалификации авиационных специалистов для осуществления SARPS ИКАО, а также предлагаемые инициативы по решению этих проблем. Что касается документа WP/164 (АКГА), то Исполнительный комитет признал наличие трудностей с развитием человеческого капитала и подготовкой специалистов в Африке и рекомендовал заинтересованным сторонам, таким как ведомства гражданской авиации, авиационные учебные заведения, партнеры по отрасли и т. д., продолжать представлять связанную с подготовкой кадров информацию в ААТО в целях дальнейшего совершенствования дорожной карты подготовки авиационных специалистов

в Африке. Он отметил, что ИКАО будет работать со своими региональными бюро в Африке в целях поддержки реализации этой дорожной карты.

35. Что касается документа WP/237 Revision No. 1 (Кения), то Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять следующую новую резолюцию Ассамблеи под названием "*Реализация стратегий подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала*" которая представлена в добавлении к этому документу.

Разработка и структура программы подготовки

36. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов представил документ WP/131 (*Использование технологии VR/AR в области подготовки персонала*), в котором было подчеркнуто, что технологии виртуальной реальности (VR)/дополненной реальности (AR) могут усовершенствовать систему подготовки персонала, обеспечивая эффективность и действенность средств обучения. Вместе с тем в документе отмечается, что, хотя авиационная отрасль, как представляется, готова к такому стремительному изменению подходов к методам обучения, отсутствуют международное признание и стандарты, которые необходимы для обеспечения того, чтобы государства и отрасль могли плавно перейти к использованию технологий VR/AR для подготовки авиационных специалистов.

37. В документе WP/131 Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно призвать государства признать возможность использования технологии VR для развития базовых практических навыков, требуемых в соответствии с частью D-1 (*Техническое обслуживание воздушных судов(техник/инженер/механик)*) *Руководства ИКАО по обучению* (Doc 7192), что могло бы обеспечить наличие эффективных и действенных знаний у обладателей свидетельств;
- b) настоятельно призвать государства использовать технологию VR для подтверждения и демонстрации способности выполнять функции, предусмотренные в выдаваемом свидетельстве инженера;
- c) выпустить инструктивный материал для государств, чтобы побудить их приступить к использованию технологии VR;
- d) рекомендовать государству разработчика участвовать в успешном внедрении технологии VR, поскольку такие методы сильно зависят от данных, предоставляемых фирмами-изготовителями комплектного оборудования (ОЕМ);
- e) настоятельно призвать государства и OEM согласиться с использованием технологии VR в отношении требований, предъявляемых к обладателям свидетельств, занимающимся техническим обслуживанием воздушных судов, и в отношении летной годности.

38. Делегат Доминиканской Республики представил документ WP/238 (*Интеграция процессов подготовки специалистов. Новая стратегия, направленная на повышение эффективности подготовки*), в котором подчеркивается, что в быстро меняющихся условиях одновременной реализации многочисленных проектов в области аэронавигации соответствующая базовая и текущая подготовка являются ключевыми элементами укрепления роли человеческого фактора и уменьшения потенциальных последствий ошибок и небрежности, которые могут стать результатом недостаточной степени осведомленности относительно взаимосвязи некоторых эксплуатационных концепций. В документе была подчеркнута концепция интеграции процессов подготовки, которая предполагает проведение оценки конкретных видов подготовки, необходимых

в каждой области, и разработать учебную программу, четко определяющую взаимосвязь между разными направлениями.

39. В документе WP/238 Ассамблее предлагается:

- a) проанализировать и обсудить приведенную в документе информацию;
- b) обратиться к ГАТ с традиционной просьбой об оказании поддержки для оказания содействия реализации этой и других стратегий, направленных на обеспечение интеграции и эффективности;
- c) поддержать учебные центры в деле разработки комплексных стратегий, направленных на решение проблем в области подготовки, путем оказания им помощи в интеграции процессов подготовки;
- d) предоставить местным полномочным органам возможность проводить оценку проектов, подлежащих реализации в краткосрочной перспективе, в целях их надлежащего согласования с ведомствами, ответственными за обучение, при подготовке к проведению обучения, учитывающего эту концепцию;
- e) учесть любые другие рекомендованные действия.

40. Делегат Камеруна представил документ WP/477 Revision No. 1 (*Квалификационная аттестация инструкторов в области безопасности полетов*), в котором было подчеркнуто, что существующая процедура квалификационной аттестации инструкторов ГАТ не позволяет иметь достаточное количество инструкторов широкого профиля, способных проводить обучение с использованием нескольких учебно-методических комплексов, поскольку его реализация требует значительных затрат времени и средств. В документе подчеркивается, что для того, чтобы учебные заведения располагали штатом инструкторов в области безопасности полетов, было бы полезным разработать типовой учебный комплекс по каждому специальному направлению обеспечения безопасности полетов для использования в рамках ТРР при подготовке инструкторов на рабочем месте (ОТ).

41. В документе WP/477 Revision No. 1 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, представленную в данном документе;
- b) просить ИКАО разработать типовые учебные курсы по каждому специальному направлению обеспечения безопасности полетов для использования при подготовке инструкторов на рабочем месте в рамках ТРР.

Ход обсуждения

42. В отношении документа WP/477 Revision No. 1 (Камерун) C/GAT уточнил, что ГАТ разрабатывает учебные курсы для удовлетворения конкретных потребностей в подготовке специалистов с учетом требований эффективности, квалификационной подготовки и целевой аудитории. После разработки курса для инструкторов определяются квалификационные требования, а процесс квалификации предусматривает использование ОТ. Он подчеркнул, что этот процесс позволяет обеспечивать качество проведения курсов.

43. Делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что ее государство возражает против пункта действий b) документа WP/477 Revision No. 1. Хотя Соединенные Штаты Америки признали, что подача каждым инструктором заявления в ИКАО в индивидуальном порядке по каждому курсу, который они желают вести, является обременительной, существуют конкретные требования в плане опыта, необходимого инструкторам для проведения каждого курса, с тем чтобы обеспечить максимальную эффективность обучения. Исключение этого требования может привести

к тому, что опыт будет меньше соотноситься с результатами. Соединенные Штаты Америки выступили против разработки типовых учебных курсов на каждую специализированную область безопасности полетов для инструкторов ОJT в рамках ТРР и просили всех инструкторов продолжать применять принятую в настоящее время практику.

44. Что касается документа WP/238 (Доминиканская Республика), то делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что ее государство согласилось с необходимостью более комплексного и коллегиального подхода к подготовке специалистов, и выразила надежду на достижение дальнейших договоренностей относительно концепций, изложенных в этом документе.

45. Поддержав документ WP/131 (Объединенные Арабские Эмираты), делегат Румынии напомнил, что на Предварительном совещании по вопросам подготовки персонала и выдачи свидетельств, состоявшемся в Штаб-квартире ИКАО 8–12 июля 2019 года, было решено, что ИКАО следует рассмотреть вопрос о создании Группы экспертов по подготовке персонала и выдаче свидетельств (PTLP) для выполнения деятельности согласно рекомендациям упомянутого совещания. Он подчеркнул, что, хотя очень важно получить новую возможность для подготовки специалистов по техническому обслуживанию воздушных судов, о которой говорится в документе WP/131, необходимо уделять внимание практическим аспектам усовершенствованной технологии обмена опытом между пользователями и осознавать ограничения технологий, используемых для подготовки специалистов. Делегат Румынии подчеркнул также, что все аспекты подготовки должны поддерживаться новыми технологиями.

46. Делегаты Никарагуа, Уругвая, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Эквадора, Колумбии и Кубы одобрили документ WP/238 (Доминиканская Республика). При этом делегат Никарагуа подтвердил, что интеграция учебных процессов позволит укрепить потенциал и повысить эффективность. Делегат Уругвая подчеркнула необходимость того, чтобы государства проводили необходимую подготовку авиационных специалистов по обеспечению безопасности полетов международной гражданской авиации. Она подчеркнула важность содержащегося в пункте 3.3 документа вывода о том, что "Авиация является системой, успешное функционирование которой зависит от согласованных взаимоотношений между всеми входящими в ее состав подсистемами. Соответственно, нам необходимо уделить особое внимание обеспечению того, чтобы наилучшие технологии и процедуры предоставлялись эксплуатационному персоналу упорядоченным и согласованным образом, с тем чтобы применение этих технологий и процедур обеспечивало достижение предполагаемой цели в свете реализации Стратегических целей Организации и авиации в качестве глобальной системы". Делегат Кубы отметил, что, хотя меры, предложенные в документе WP/328, могут иметь финансовые последствия, они были бы полезны для повышения эффективности работы обладателей свидетельств на техническое обслуживание воздушных судов.

47. Делегаты Эквадора и Колумбии поддержали слова C/GAT о документе WP/477 Revision No. 1 (Камерун). Делегат Кубы подчеркнул важность приложения всех усилий для укрепления безопасности полетов.

48. Одобрив все три представленных документа, делегат Южного Судана вновь подчеркнул важность для государств, включая его государство, проведения столь необходимой подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала в соответствии с инициативой NCLB ИКАО.

49. Подводя итоги дискуссии по вопросам **разработки и структуры программы подготовки**, Председатель отметил, что Исполнительный комитет принял к сведению интерес,

проявленный к внедрению новых технологий и инновационных инструментов в области подготовки авиационных специалистов в целях совершенствования системы выдачи свидетельств авиационному персоналу. Что касается документа WP/131 (Объединенные Арабские Эмираты), то Исполнительный комитет настоятельно призвал государства-члены признать технологию VR и рекомендовал им использовать ее при подготовке обладателей свидетельств на техническое обслуживание воздушных судов и для проверки соответствия требованиям летной годности. Исполнительный комитет подчеркнул, что, хотя появление такой технологии является позитивным событием, необходимы дальнейшие исследования ее экономической эффективности, действенности и жизнеспособности. Кроме того, эта технология требует согласования и стандартизации.

50. Что касается документа WP/238 (Доминиканская Республика), то Исполнительный комитет принял к сведению адресованную ИКАО просьбу оказать поддержку в продвижении концепции интеграции процессов подготовки специалистов и других стратегий, направленных на обеспечение интеграции и эффективности. Кроме того, что касается документа WP/477 Revision No. 1 (Камерун), то Исполнительный комитет поддержал позицию, выраженную начальником Международного информационно-координационного центра подготовки авиационного персонала (C/GAT) (см. приведенный выше пункт 42).

Вопросы, касающиеся авионавигации и воздушного транспорта

51. Делегат Румынии внесла на рассмотрение документ WP/115 (*Разработка новой стратегии для следующего поколения авиационных специалистов [NGAP]*), представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, другими государствами – членами ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЕМ. Она подчеркнула, что авиация имеет решающее значение для развития глобальной связности и поддерживает экономическое развитие и рост во всем мире. Тем не менее международное авиационное сообщество признало нехватку квалифицированных специалистов в некоторых областях авиации и тот факт, что эта проблема может со временем усугубиться, если не будут приняты соответствующие меры. Таким образом, хотя в документе полностью признается успех инициативы NGAP ИКАО в последние десять лет, в нем было поддержано намерение ИКАО придать инициативе NGAP новый импульс с помощью новой, амбициозной и целостной стратегии, способной обеспечить эффективные инструменты для решения проблемы ожидаемой нехватки авиационных специалистов. В нем было подчеркнуто, что такая стратегия должна опираться на всестороннюю и научно-обоснованную оценку проблемы, позволяющую впоследствии предложить ряд эффективных механизмов, способных помочь государствам сделать авиационную профессию привлекательным выбором для широкого круга специалистов, учитывая при этом глобальный характер этой проблемы. В документе представлены некоторые соображения и предложения по новой стратегии NGAP.

52. В документе WP/115 Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно призвать все государства-члены содействовать устранению препятствий для свободного перемещения авиационных специалистов через границы посредством стандартизации и гармонизации квалификации, свидетельств и административных процедур;
- b) призвать государства, международные и региональные организации, научные круги и отрасль поддержать программу NGAP в качестве одного из неотъемлемых элементов наращивания потенциала путем предоставления технических экспертных знаний и инструктивных материалов, а также ресурсов для содействия достижению целей этой программы;

- c) поручить Совету принять новую стратегию NGAP ИКАО, которая должна быть всеобъемлющей, основанной на данных и учитывать быстрые технологические изменения;

Поручить Генеральному секретарю:

- d) провести оценку и представить Совету в соответствии со стратегией NGAP доклад о том, обеспечивают ли существующие положения ИКАО, в частности Приложение 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*", адекватные возможности, а также недискриминационный и непредвзятый доступ в авиационный сектор для женщин и мужчин;
- e) провести оценку и представить Совету в соответствии со стратегией NGAP доклад о том, являются ли существующие положения ИКАО, в частности Приложение 1, эффективными для обеспечения авиационных специалистов навыками, необходимыми рынку в настоящее время и в будущем;
- f) обеспечить, чтобы все исследования и данные, собранные в контексте NGAP, предоставлялись всем государствам – членам ИКАО и заинтересованным сторонам отрасли и были им доступны.

53. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов внес на рассмотрение документ WP/130 (*Стандартизация подготовки поисково-спасательного персонала*), где указано, что некоторые из последних широко известных авиационных происшествий привлекли внимание к необходимости улучшения взаимодействия в ходе поисково-спасательных операций в целях обеспечения их своевременности и эффективности. В документе было обращено внимание на тот факт, что 12–13 июня 2019 года в Национальном поисково-спасательном центре (NRSC) Объединенных Арабских Эмиратов был проведен международный практикум по стандартизации подготовки поисково-спасательного персонала, в котором приняли участие 55 представителей авиационных и морских ведомств из Российской Федерации, Кувейта, Новой Зеландии, Объединенных Арабских Эмиратов, Саудовской Аравии и Соединенных Штатов Америки. Основная цель вышеупомянутого практикума заключалась в выявлении текущих проблем в области проведения поисково-спасательных операций и оценке возможности их устранения посредством международной стандартизации подготовки и сертификации поисково-спасательного персонала. По итогам обсуждения вопроса о целесообразности международной стандартизации подготовки поисково-спасательного персонала был достигнут консенсус по крайней мере по пяти пунктам.

54. В документе WP/130 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержание документа;
- b) рассмотреть другие вопросы, связанные с международной стандартизацией подготовки поисково-спасательного персонала;
- c) поручить Генеральному секретарю в сотрудничестве с другими учреждениями, в частности Международной морской организацией (ИМО), рассмотреть концепцию "международных основных принципов подготовки поисково-спасательного персонала, основанной на компетенциях".

55. Делегат Сингапура внес на рассмотрение документ WP/206 (*Развитие компетенций в области авиации для будущего*), подготовленный в соавторстве с Фиджи, Маршалловыми Островами, Науру, Нигерией, Северной Македонией, Палау и Соединенным Королевством. В документе указано, что в рамках программы NGAP ИКАО государства осуществляют различные инициативы, направленные на привлечение, подготовку и удержание молодых специалистов в авиационной отрасли. В документе подчеркнута необходимость признать изменения в методике

подготовки следующего поколения авиационных специалистов и перейти к личностно-ориентированной педагогике, включающей методы обучения, которые смещают акцент в подготовке с преподавателя на обучающихся. Было отмечено, что, согласно исследованиям, личностно-ориентированные методы педагогики для обучающихся из числа миллениалов и представителей поколения Z более эффективны, чем традиционные методики обучения под руководством инструктора, а также что привлечение эффективных технических средств может оказать активную поддержку методам личностно-ориентированной педагогики. Принимая во внимание тот факт, что сотрудники из числа миллениалов и представителей поколения Z выросли в технической среде и рассматривают ее как основное средство взаимодействия с миром, в документе было подчеркнuto, что в условиях технического прогресса, когда технические средства становятся все более доступными, авиационная отрасль только выиграет от использования более разнообразных учебных средств и их интеграции с личностно-ориентированными методами педагогики. В рамках программы ТРР ИКАО был направлен призыв изучить вопрос о возможности подготовки ею рекомендаций в этой области в целях содействия более широкому вовлечению технических средств и личностно-ориентированных методов педагогики для развития компетенций, которые потребуются в авиации завтрашнего дня.

56. В документе WP/206 Ассамблее предлагается:

- a) признать необходимость принятия личностно-ориентированных педагогических методов для повышения уровня основанной на компетенциях подготовки, которые позволят следующему поколению авиационных специалистов удовлетворять потребности авиации в будущем; и
- b) просить ИКАО наметить основные направления выбора технических средств обучения в рамках подготовки, основанной на компетенциях, с использованием личностно-ориентированных методов педагогики в рамках программы ТРР ИКАО.

57. Делегат Канады внес на рассмотрение документ WP/239 (*Решение проблемы нехватки пилотов и авиационных специалистов — глобальный подход к глобальной проблеме*), в котором проведен краткий обзор возникающей проблемы глобальной нехватки пилотов и авиационных специалистов и представлена информация о некоторых осуществляемых в настоящее время инициативах ИКАО по решению этой проблемы. В документе подчеркнuto, что указанная проблема нехватки рабочей силы сказывается на всей отрасли международной авиации. В нем особо отмечено, что кадровый резерв хорошо подготовленных и опытных пилотов, инженеров, диспетчеров воздушного движения, техников, инспекторов и других специалистов имеют исключительно важное значение для поддержания безопасности и жизнеспособности международной авиации и что в этой связи необходимо предпринять коллективные усилия как на местном, так и на глобальном уровне для эффективного преодоления растущих последствий такой нехватки. В документе обращается внимание на то, что если это не будет сделано должным образом, то такого рода нехватка рабочей силы может вызвать серьезные проблемы в области безопасности полетов во всем мире. Канада призвала все государства – члены ИКАО взаимодействовать с основными заинтересованными сторонами как на национальном, так и на международном уровне в целях разработки подходов для содействия снижению показателей глобальной нехватки рабочей силы и более широкому привлечению к участию в деятельности всей отрасли международной авиации. Она подчеркнула, что сотрудничество между государствами посредством обмена передовой практикой и накопленным опытом будет иметь решающее значение для преодоления этой проблемы в будущем.

58. В документе WP/239 Ассамблее предлагается:

- a) поддержать инициативы ИКАО, такие как программа "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP), направленные на поощрение профессионального роста будущего поколения в авиации в целях обеспечения наличия достаточного числа квалифицированных и компетентных авиационных специалистов, необходимых для эксплуатации и технического обслуживания будущей системы международного воздушного транспорта и управления ею;
- b) настоятельно призвать государства – члены ИКАО сотрудничать на основе обмена передовой практикой и накопленным опытом осуществления своей собственной политики и законодательства по решению проблемы глобальной нехватки авиационных специалистов и смягчению ее широкомасштабных последствий.

59. Делегат Доминиканской Республики внес на рассмотрение документ WP/240 (*Внедрение управления изменениями при разработке проектов в области аэронавигационного обслуживания*), содержащий рекомендацию организовывать обучение персонала вопросам управления изменениями в рамках процесса реализации глобальных планов ИКАО и технических проектов в сфере авиации, которые должны осуществляться с минимальным риском для безопасности полетов. Управление изменениями было определено как внедрение механизма упреждающих действий, учитывающего потребности всех сторон, участвующих в процессе реформирования старых и введения новых видов деятельности, включая меры, позволяющие учитывать все точки зрения. Было указано, что совместное принятие решений обеспечивает активное участие в реализации новых процессов всех, кого они затрагивают. В документе подчеркнуто, что подготовка по вопросам управления изменениями обеспечит возможности для совместного принятия решений, осторожного перехода и ознакомления, а также приведет к повышению эффективности разработки и реализации технических проектов в сфере авиации.

60. В документе WP/240 Ассамблее предлагается:

- a) поддержать содержащееся в документе предложение и настоятельно призвать государства ввести подготовку по вопросам управления изменениями и рассматривать ее в качестве одного из основных элементов процесса планирования и осуществления проектов;
- b) просить ИКАО разработать новые положения и инструктивный материал, предназначенный для оказания помощи государствам в создании потенциала для управления изменениями;
- c) проанализировать находящиеся в реализации проекты и рассмотреть вопрос о выделении финансовых средств на внедрение средств и методов управления изменениями в целях их эффективной реализации;
- d) укреплять проекты, направленные на повышение уровня безопасности полетов на базе совместного принятия решений, и рассматривать управление изменениями как необходимое условие для достижения успеха.

61. Затем делегат Доминиканской Республики представил документ WP/444 (*Подготовка специалистов в области управления навигацией, основанной на характеристиках*), где было подчеркнуто, что в целях обеспечения эффективного мониторинга внедрения навигации, основанной на характеристиках (PBN), представляется важным разработать и реализовать учебную программу, которая позволила бы руководящему составу аэронавигационных служб получить необходимые знания и навыки. В документе акцентируется, что такая подготовка специалистов в области организации PBN является ключевым фактором в обеспечении того, чтобы данный процесс протекал гладко и без сбоев для достижения приемлемого уровня безопасности полетов при помощи предложенных ИКАО инструментов и процедур. Подготовка специалистов в области организации

PBN предполагает разработку специальной учебной программы, обеспечивающей четкое понимание теоретических и практических аспектов новых концепций, связанных с PBN. В рабочем документе особо отмечено, что Доминиканская Республика является первой испаноговорящей страной, подготовившей типовой учебно-методический комплекс для получения необходимых знаний и навыков персоналом, ответственным за внедрение PBN.

62. В документе WP/444 Ассамблее предлагается:

- a) проанализировать и одобрить содержание документа;
- b) поручить Генеральному секретарю подготовить соответствующий проект и содействовать разработке других инструктивных материалов по управлению PBN;
- c) обеспечить приоритетность подготовки в области управления PBN в качестве инструмента по оказанию содействия и повышению безопасности полетов в аэронавигационной системе во всем мире, тем самым обеспечивая успешный мониторинг внедрения PBN;
- d) включить потребность в организации подготовки специалистов по управлению PBN в процессы, связанные с управлением изменениями.

63. Принято к сведению, что на рассмотрение были также внесены следующие информационные документы: документ WP/408 (*Education and performance in aviation: realising and sustaining benefits*), представленный Авиатранспортной организацией "Негмес"; документ WP/497 (*Latest progress of China's aviation security training*), представленный Китаем; документ WP/512 (*Training on air transport economics and regulations*), представленный Бангладеш; и документ WP/565 (*Experimental drone builders and innovation labs in Rwanda*), представленный Руандой.

Обсуждение

64. Делегаты Колумбии, Уругвая, Кубы, Венесуэлы (Боливарианская Республика), Замбии и Эритреи выразили поддержку всем шести представленным документам. При этом делегат Колумбии подтвердил тот факт, что представляемое им государство неизменно поддерживает программу NGAP ИКАО.

65. Высказываясь в поддержку документа WP/206 (Сингапур и соавторы), делегат Италии подчеркнул, что привлечение, подготовка и удержание следующего поколения специалистов в авиационной отрасли является для сферы авиации глобальной приоритетной задачей. Он обратил внимание на то, что неспособность более чем половины молодых людей, записывающихся на программы подготовки по авиационным специальностям, успешно пройти их до конца означает, что необходимо переосмыслить методику обучения. Подтвердив, что подготовка, основанная на компетенциях, может оказаться более эффективной, если акцент в подготовке будет смещен с преподавателя на обучающихся, делегат Италии призвал Ассамблею принять меры, предложенные в документе, в частности просить ИКАО наметить основные направления выбора технических средств обучения в рамках подготовки, основанной на компетенциях, с использованием лично-ориентированных методов педагогики в рамках программы ТРР ИКАО.

66. Выступая в поддержку документа WP/239 (Канада), делегат Объединенных Арабских Эмиратов вновь подтвердил важность сотрудничества государств на основе обмена передовой практикой и накопленным опытом в области осуществления своей собственной политики и законодательства по решению проблемы глобальной нехватки авиационных специалистов. Он одобрил также документ WP/115 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, другие

государства – члены ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ), подчеркнув необходимость устранения любых препятствий в процессе подготовки и трудоустройства молодых авиационных специалистов в целях обеспечения блестящего будущего авиационной отрасли.

67. Делегат Соединенных Штатов Америки выразила поддержку рекомендациям, содержащимся в документе WP/115 в отношении новой стратегии NGAP, которая благоприятно скажется на будущем мировой авиации благодаря постоянно адаптируемым методам и механизмам, основанным на анализе полученных данных. Она также одобрила меры, предложенные в документе WP/239, и подтвердила поддержку Соединенными Штатами Америки инициатив ИКАО в области поощрения профессионального роста будущего поколения в авиации, в частности программы NGAP.

68. Сделав акцент на успешном осуществлении ИКАО своей программы NGAP в сочетании с инициативой NCLB, делегат Эквадора одобрил меры, предложенные в документе WP/206 (Сингапур и соавторы), и подчеркнул необходимость наличия подходящих технических средств обучения для подготовки, основанной на компетенциях, с использованием лично-ориентированных методов педагогики в рамках программы ТРР ИКАО. Он также поддержал действия, предложенные в документе WP/444 (Доминиканская Республика) в том, что касается подготовки специалистов по управлению PBN.

69. Отметив, что предложения, изложенные в шести документах, вызывают интерес, делегат Испании подчеркнул, что концепция NGAP тесно связана с вопросами инноваций в области авиации и активизацией сотрудничества с этой отраслью. Кроме того, она представляет собой великолепную возможность с точки зрения цели обеспечения гендерного равенства, достижению которой Испания решительно привержена. Признавая тот факт, что бюджет Регулярной программы ИКАО на 2020–2022 трехлетний период по всем этим инициативам не был обеспечен достаточными средствами, он подчеркнул, что NGAP — это вопрос, в отношении которого государства – члены ИКАО и авиационная отрасль могли бы объединить усилия для создания одной общей программы, участие в которой было бы добровольным. Делегат Замбии поддержал эти замечания.

70. Делегат Нигерии одобрил документы WP/206 (Сингапур и соавторы) и WP/239 (Канада), а также документы WP/240 и WP/444 (Доминиканская Республика).

71. Делегат Никарагуа поддержал документы WP/239, WP/240 и WP/444, а также WP/115 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, другие государства – члены ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ), в котором к государствам был обращен призыв, среди прочего, содействовать реализации программы NGAP посредством предоставления технических экспертных знаний, инструктивных материалов и ресурсов для оказания помощи в достижении целей этой программы.

72. Делегат Швеции приветствовал инициативу NGAP, поскольку она частично решала проблему нехватки опытных и квалифицированных авиационных специалистов, а также сделанное ИКАО в конце 2018 года заявление о расширении и укреплении программы NGAP. Отмечая тот факт, что в рамках некоторых авиационных профессий все еще существует гендерное неравенство, он подчеркнул, что программа NGAP способна содействовать увеличению доли женщин в авиационной отрасли. Делегат Швеции заострил внимание на том, что поскольку женщины составляют половину населения мира, любая эффективная стратегия решения проблемы глобальной нехватки авиационных специалистов должна быть направлена на увеличение их доли. Он отметил, что в документе WP/115 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, другие государства – члены ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ), который он поддержал, было обращено внимание на то, что новая стратегия NGAP должна подразумевать разработку ряда эффективных механизмов,

способных помочь государствам в повышении привлекательности авиационной профессии как для женщин, так и для мужчин и в недопущении дискриминации в рамках этой профессии.

73. Делегаты Кубы, Португалии, Австралии и Эритреи одобрили эту меру. При этом делегат Кубы отметила, что, ввиду отсутствия в настоящее время предложений о внесении в Приложение 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*" поправок в целях закрепления принципов гендерного равенства и отсутствия дискриминации, она выступает за реализацию этих принципов на практике в рамках политики в области воздушного транспорта.

74. Делегат Португалии подчеркнул важность вложения ресурсов в подготовку следующего поколения авиационных специалистов и в продвижение авиационной профессии на уровне школ и научных кругов. Кроме того, необходимо призывать государства-члены и органы гражданской авиации принимать надлежащие меры для удержания авиационных специалистов. Наконец, необходимо призывать все заинтересованные стороны добиваться обеспечения гендерного равенства в авиационной отрасли.

75. Делегат Австралии также поддержал общий дух всех представленных документов, в частности документа WP/239 (Канада). Он заострил внимание на том, что инвестиции в следующее поколение авиационных специалистов в целях удовлетворения будущих потребностей в сфере авиации играют важнейшую роль. Кроме того, для преодоления вызовов, которые будут возникать в ближайшие десятилетия, будет необходимо задействовать всю потенциальную рабочую силу на сто процентов, с тем чтобы авиационная отрасль могла на сто процентов реализовать свой потенциал.

76. Выступив в поддержку документов WP/240 и WP/444 (Доминиканская Республика), делегат Парагвая подчеркнул важность содействия проведению подготовки по вопросам управления изменениями и подготовки специалистов по организации PBN в целях обеспечения безопасности полетов международной гражданской авиации. Делегат Панамы также одобрил два указанных документа, как и документ WP/206 (Сингапур и соавторы). Делегат Мексики поддержал документы WP/240 и WP/444, а также WP/239 (Канада).

77. Одобрив документы WP/115 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, другие государства – члены ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ) и WP/206 (Сингапур и соавторы), делегат Канады отметил, что его государство давно поддерживает программу NGAP ИКАО и всецело следует содержащимся в указанных двух документах рекомендациям, направленным на повышение ее эффективности. Канада признала, что набор, обучение и удержание перспективных специалистов являются ключевыми факторами в решении возникающей проблемы нехватки рабочей силы во всей отрасли международной авиации.

78. Делегаты Республики Корея и Польши также выступили в поддержку документа WP/115. При этом делегат Польши еще раз подтвердил, что разработка новой, амбициозной и целостной стратегии NGAP, способной обеспечить эффективные инструменты для решения проблемы ожидаемой глобальной нехватки авиационных специалистов, имеет первостепенное значение.

79. Делегаты Турции, Доминиканской Республики и Судана одобрили документы WP/115, WP/206 (Сингапур и соавторы) и WP/239 (Канада), при этом последний также выразил поддержку документу WP/130 (Объединенные Арабские Эмираты). Делегат Доминиканской Республики высоко оценил работу, выполняемую GAT и Целевой группой по NGAP в целях разработки глобальной стратегии реализации инициативы NGAP.

80. Всецело поддержав документ WP/206 (Сингапур и соавторы), делегат Мьянмы подчеркнул, что в условиях технического прогресса, когда технические средства становятся все более доступными, авиационная отрасль только выиграет от использования дополнительных учебных средств и оборудования и их интеграции с такими формами личностно-ориентированной педагогики, как смешанное обучение, которое сочетает в себе электронное обучение, занятия в очной форме и занятия с использованием средств виртуальной реальности, которые позволяют создавать симуляцию учебной среды. Делегат Сент-Винсента и Гренадин поддержал эту точку зрения.

81. Делегат Омана одобрил документы WP/115 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, другие государства – члены ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ) и WP/130 (Объединенные Арабские Эмираты).

82. Делегат Франции также выступил в поддержку документа WP/115. Что касается документа WP/130, направленного на обеспечение международной стандартизации подготовки поисково-спасательного персонала, то он выразил обеспокоенность по поводу включения соответствующей Рекомендуемой практики в Приложение 12 "*Поиск и спасание*". Делегат Франции подчеркнул, что каждое из государств несет ответственность за оперативную и эффективную работу поисково-спасательных служб на своей территории. Он подчеркнул, что полезные документы по поисково-спасательным операциям уже существуют, в частности *Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (МАМПС)*, том II "*Координация операций*", которое было опубликовано совместно ИКАО и ИМО (см. документ ИКАО Doc 9731) и регулярно обновляется. Делегат Франции предложил в дополнение к этим документам осуществлять трансграничное региональное сотрудничество по вопросам поиска и спасания и выразил готовность своей страны делиться опытом в этой области.

83. При всем уважении к выраженному предыдущим оратором мнению делегат Эритреи повторил, что ни одно государство не в состоянии самостоятельно справиться с трудностями, связанными с проведением поисково-спасательных операций, и поэтому рекомендовал в сотрудничестве с другими соответствующими учреждениями разработать международные основные принципы основанной на компетенциях подготовки поисково-спасательного персонала, как это было предложено Объединенными Арабскими Эмиратами в документе WP/130.

84. Делегат Тринидада и Тобаго выступил в поддержку документов WP/115 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, другие государства – члены ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ), WP/206 (Сингапур и соавторы), WP/239 (Канада), а также WP/240 и WP/444 (Доминиканская Республика).

85. Сделав упор на то, что средства, необходимые для организации подготовки в области авиации – это не расходы, а инвестиции, которые помогают обеспечивать безопасность в сфере международной гражданской авиации, делегат Перу призвал государства обмениваться с другими своими средствами обучения. Он подчеркнул, что Перу выражает приверженность обмену с другими государствами региона Южной Америки (SAM) механизмом подготовки специалистов по управлению PBN, который был разработан страной в 2017 году и доказал свою высокую эффективность с точки зрения оптимизации использования доступного воздушного пространства.

86. Наблюдатель от КАНСО поддержал документ WP/115 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, другие государства – члены ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ) и выразил поддержку плану ИКАО придать инициативе NGAP новый импульс с помощью новой, амбициозной и целостной стратегии, способной обеспечить эффективные инструменты для

решения проблемы ожидаемой нехватки авиационных специалистов. Он подчеркнул, что свободное перемещение авиационных специалистов через границы на основе стандартизации и взаимного признания квалификации, свидетельств и административных процедур служит ключевым фактором, способствующим удержанию компетентных и квалифицированных авиационных специалистов. Наблюдатель от КАНСО обратил внимание на тот факт, что упор должен также делаться на региональное сотрудничество, поскольку инновации, появление новых участников воздушного движения и новых бизнес-моделей в сфере коммерческой авиации привели к росту числа трансграничных полетов.

87. Также поддержав документ WP/115, наблюдатель от Международной федерации ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА) подчеркнул, что ИФАТКА выступает активным сторонником инициативы NGAP ИКАО с момента ее создания в 2009 году. Тем не менее ИФАТКА хотела бы особо отметить тот факт, что гармонизация квалификации и свидетельств на глобальном уровне могла бы позволить создать надежную схему обязательного получения свидетельств для всех государств — членов ИКАО. В плане обеспечения установления и поддержания по всему миру единого стандартного уровня компетенции среди авиационных специалистов, особенно диспетчеров УВД, это имеет важнейшее значение. В этой связи давно назрела необходимость провести тщательную оценку положений главы 4 Приложения 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*", касающихся диспетчеров УВД. ИФАТКА приветствовала недавнюю инициативу Целевой группы ИКАО по выдаче авиационному персоналу свидетельств в электронном виде (EPL-TF) и подтвердила свою приверженность поддержанию в дальнейшем работы ИКАО, связанной с вопросами квалификации и выдачи свидетельств.

88. Генеральный секретарь приветствовала замечания, сделанные в поддержку программы NGAP ИКАО. Однако она отметила, что последняя не финансировалась в рамках бюджета Регулярной программы Организации на 2016–2019 трехлетний период и что услуги, оказываемые Секретариатом в целях расширения программы NGAP, а также программы гендерного равенства, финансировались за счет повышения эффективности и совершенствования системы управления. Генеральный секретарь выразила надежду на то, что государства-члены будут поддерживать и смогут сохранить программу NGAP с помощью добровольных взносов. Со своей стороны, Секретариат будет и далее повышать свою эффективность и результативность в целях содействия продвижению вперед в осуществлении этой программы.

89. Кроме того, Генеральный секретарь поблагодарила государства-члены за признание ими достижений ИКАО в области подготовки специалистов в сфере гражданской авиации и наращивания их потенциала в течение текущего трехлетнего периода. Она подчеркнула, что Секретариат привержен продолжению работы с государствами-членами в целях укрепления их потенциала в области эффективного осуществления SARPS, программ и политики ИКАО. Она также обратила внимание на тот факт, что и программа NGAP и программа подготовки специалистов в сфере гражданской авиации имеют стратегическое значение для мировой авиационной отрасли, поскольку будут отвечать потребностям и ожиданиям государств-членов в ближайшие годы, принимая во внимание прогнозируемое увеличение вдвое объема воздушного движения к 2030 году.

90. Делегат Испании подчеркнул, что в Докладе Исполнительного комитета по пункту 25 повестки дня упор должен быть сделан на замечания Генерального секретаря относительно необходимости добровольных взносов государств-членов в целях поддержания и сохранения программы NGAP, поскольку в бюджете Регулярной программы Организации на 2020–2022 трехлетний период не было предусмотрено соответствующих ассигнований. Он напомнил о том, что в Послании Совета по бюджету (WP/34) было указано, что финансовый разрыв между предусмотренным бизнес-планом ИКАО и бюджетом Регулярной программы на 2020–2022

трехлетний период может быть уменьшен за счет введения факультативных программ, в которых заинтересованные государства-члены и даже представители авиационной отрасли могли бы участвовать, внося свой вклад в их реализацию, но которые не должны быть направлены на разработку SARPS, и в качестве примера привел уже существующую программу NGAP.

91. Подводя итоги рассмотрения **вопросов, касающихся аэронавигации и воздушного транспорта**, Председатель отметил, что Исполнительный комитет принял к сведению документы по программе NGAP. Что касается документа WP/115 (Финляндия от имени ЕС и его государств-членов, другие государства – члены ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЬ), то Исполнительный комитет выступил в поддержку обеспечения недискриминационного доступа в авиационный сектор для женщин и мужчин. Он принял к сведению выражение широкой поддержки документам WP/115 и WP/239 (Канада), в которых также одобрялись инициативы ИКАО, нацеленные на привлечение, подготовку и удержание следующего поколения авиационных специалистов. Отмечая тот факт, что продолжение реализации программы NGAP зависит от получения дополнительной финансовой поддержки, не охватываемой бюджетом Регулярной программы на 2020–2022 годы, Исполнительный комитет согласился с предложением настоятельно призвать государства добровольно выделять внебюджетные ресурсы. Он рекомендовал Совету рассмотреть предложения, касающиеся расширенной программы NGAP, а именно существующих приоритетных задач, финансируемых за счет бюджета Регулярной программы на 2020–2022 годы и внебюджетных ресурсов. Кроме того, с учетом приоритетных направлений бюджета в 2020–2022 годы, Исполнительный комитет также рекомендовал рассмотреть Приложения, в частности Приложение 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*", на предмет надлежащего отражения в них текущих и будущих потребностей в специалистах и обеспечения недискриминационного доступа к авиационному сектору для женщин и мужчин.

92. В отношении документа WP/130 (Объединенные Арабские Эмираты) Исполнительный комитет рекомендовал Совету рассмотреть вопрос о разработке международных основных принципов основанной на компетенциях подготовки поисково-спасательного персонала в связи с существующими приоритетными задачами, финансируемыми за счет бюджета Регулярной программы на 2020–2022 годы, отметив, что надлежащий орган для разработки таких принципов будет определен ИКАО.

93. В отношении документа WP/206 (Сингапур и соавторы) Исполнительный комитет признал необходимость принятия лично-ориентированных педагогических методов для повышения уровня развития компетенций, которые позволят NGAP удовлетворять потребности авиации в будущем, и просил ИКАО наметить основные направления выбора технических средств обучения для подготовки, основанной на компетенциях, с использованием лично-ориентированных методов педагогики в соответствии с методологией ИКАО, основанной на компетенциях. Исполнительный комитет отметил, что хотя в документе содержится рекомендация относительно того, какому органу следует изучить эту концепцию (Объединенная рабочая группа ИКАО/ИМО по вопросам поиска и спасания), именно ИКАО должна определить надлежащий орган для выполнения этой задачи.

94. В отношении документа WP/240 (Доминиканская Республика) Исполнительный комитет принял к сведению информацию об учебном курсе ИКАО для руководителей высшего/среднего звена ведомств гражданской авиации, разработка которого началась в 2018 году в сотрудничестве с Китаем, и поддержал предложение о продолжении работы по рассмотрению вопроса об управлении изменениями.

95. В отношении документа WP/444 (Доминиканская Республика) Исполнительный комитет отметил важность подготовки в области организации PBN и поддержал разработку

инструктивных материалов по этому вопросу. Он рекомендовал Совету рассмотреть предложение о существующих приоритетных задачах, финансируемых за счет бюджета Регулярной программы на 2020–2022 годы.

Пункт 19 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО

96. Исполнительный комитет начал рассмотрение пункта 19 повестки дня. При рассмотрении вопроса основное внимание уделялось совершенствованию методов работы в рамках ИКАО, что было зафиксировано в одном основном рабочем документе WP/48 (*Повышение эффективности и действенности ИКАО*), представленном Советом, в устном докладе об изучении текущей структуры Секретариата ИКАО, а также в соответствующем документе, представленном государством.

Совершенствование методов работы в ИКАО

97. Начальник Секции стратегического планирования и координации региональных вопросов (C/PRC) внес на рассмотрение документ WP/48, в котором Совет представил доклад об основных достижениях и результатах работы руководящих органов и Секретариата по повышению уровня эффективности и действенности ИКАО в течение текущего трехлетнего периода в целях удовлетворения растущих потребностей Организации в деле поддержки государств-членов и международного авиационного сообщества. В документе описаны также текущие мероприятия, касающиеся, среди прочего, бизнес-плана ИКАО, бюджета, ориентированного на результаты, и системы управления общеорганизационной деятельностью и отчетности (CMRT), а также определены меры по дальнейшему совершенствованию в течение трехлетнего периода 2020–2022 гг. Кроме того, в документе предложено обновить резолюцию A31-2 Ассамблеи "Повышение эффективности ИКАО".

98. В документе WP/48 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению результаты работы по повышению эффективности и действенности Организации;
- b) одобрить меры по дальнейшему совершенствованию в течение трехлетнего периода 2020–2022 гг., как они определены в документе;
- c) принять предложенную резолюцию Ассамблеи "*Повышение эффективности и действенности ИКАО*", которая содержится в добавлении к документу WP/48 и заменит собой резолюцию A31-2 Ассамблеи.

99. Начальник Отделения по стратегическому планированию, координации и развитию партнерских отношений (H/SPCP) представил устный доклад об усилиях, которые в настоящее время предпринимаются ИКАО и могут привести к пересмотру существующей структуры Секретариата. Он напомнил о том, что в ходе второй Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS/2) (Монреаль, 29–30 ноября 2018 года) Совету было рекомендовано стремиться обеспечить паритет между авиационной безопасностью и безопасностью полетов в рамках ИКАО и поручено подготовить инструктивный материал по подготовке в связи с возможным созданием Управления по авиационной безопасности и упрощению формальностей технико-экономического обоснования с учетом мнений государств и с использованием комплексного подхода для определения соответствующих вариантов в рамках бюджета с нулевым номинальным ростом. H/SPCP отметил, что для осуществления этой работы Группа Совета по внедрению, стратегии и планированию (ISPG) создала Подгруппу для проведения технико-экономического обоснования, результаты которого были представлены Совету в июне 2019 года. Совет постановил (C-DEC 217/17), что рекомендации HLCAS/2 не могут быть поддержаны в отрыве

от остальных вопросов и что необходимо рассмотреть структуру Секретариата в целом, с тем чтобы определить варианты возможной реструктуризации с учетом аспектов, касающихся авиационной безопасности и упрощения формальностей, а также технического сотрудничества, с тем чтобы максимально повысить эффективность и действенность Организации. Поэтому Совет создал рабочую группу, которой будет поручено разработать дорожную карту и варианты возможного изменения структуры Организации, после чего будет инициирован процесс консультаций с государствами-членами для получения их мнений путем обмена письмами. Принимая во внимание рост масштабов этой задачи, заключительный доклад рабочей группы может не быть завершен до проведения 219-й сессии Совета в феврале/марте 2020 года. Совет также согласился, что рекомендации, подразумевающие существенное изменение существующей структуры Организации, состоящей из пяти управлений, должны рассматриваться Ассамблеей.

100. Н/СПСР отметил, что, хотя эта работа продолжается, уже было инициировано принятие ряда мер по укреплению ИКАО в таких областях, как авиационная безопасность и упрощение формальностей. В этой связи он подчеркнул, что создание новых соответствующих должностей в Штаб-квартире ИКАО и региональных представительствах и преобразование существующих должностей в рамках Секретариата будут финансироваться из Регулярного бюджета по программам. Н/СПСР заострил внимание на том, что эти меры приняты в целях обеспечения повышенного внимания ИКАО к таким направлениям, как авиационная безопасность и упрощение формальностей.

101. Делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что речь идет об одном из самых важных вопросов, переданных на рассмотрение Ассамблеи. В преддверии представления документа WP/423 (*Инновации в ИКАО, направленные на более эффективное реагирование на возникающие проблемы, мобилизацию ресурсов и обеспечение того, чтобы ни одна страна не осталась без внимания*) он напомнил о значительных масштабах участия Соединенных Штатов Америки в деятельности ИКАО за последние 75 лет, начиная с организации на своей территории дипломатической конференции, на которой в 1944 году была принята Чикагская конвенция, и заканчивая статусом главного источника направляемых ИКАО начисленных взносов и технических экспертных знаний. Обратив внимание на дату — 30 сентября, то есть конец финансового года для Соединенных Штатов Америки, — делегат Соединенных Штатов Америки заявил о том, что вопреки сложившейся практике, согласно которой к этому моменту страна выплачивала половину суммы начисленного взноса, Соединенные Штаты Америки не будут платить этот начисленный взнос, при этом все последующие начисленные взносы в ИКАО приостанавливаются до дальнейшего распоряжения. Он подчеркнул, что Соединенные Штаты Америки многое сделали для ИКАО, для того чтобы Организация могла помогать миру, благодаря чему удалось добиться множества значительных результатов. В свою очередь, Соединенные Штаты Америки многого ожидали от ИКАО: этической и эффективной системы управления; транспарентного и пользующегося доверием руководства; применения необходимых технических экспертных знаний для решения возникающих проблем; грамотного использования начисленных взносов государств-членов, что позволило бы убедить внешних партнеров направлять свои собственные ресурсы на выполнение Стратегических целей ИКАО; ответственности за результаты своей деятельности и свое поведение. Он подчеркнул, что по всем этим аспектам ИКАО могла бы и должна стать эталонным учреждением системы Организации Объединенных Наций. Соединенные Штаты Америки хотели бы видеть более эффективную ИКАО, в рамках которой передовая практика, этическое поведение, транспарентность, надежность, эффективность и своевременное достижение результатов стали бы стандартными правилами работы. Делегат Соединенных Штатов Америки особо отметил, что системы авиационной безопасности и безопасности полетов, равно как и доверие к ИКАО и ее способность добиваться результатов, которых ждут государства-члены, зависят от следования этим принципам.

102. Делегат Соединенных Штатов Америки обратил внимание на то, что документ WP/423 предлагался в духе конструктивного сотрудничества и оптимизма. Государствам-членам было предложено присоединиться к Соединенным Штатам Америки в усилиях по модернизации ИКАО и повышению ее показателей эффективной реализации по всему миру. Отправной точкой для этого должно послужить направление действующей Ассамблеей Совету и Секретариату четкого и убедительного сигнала о том, что должно быть сделано в ближайший трехлетний период. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что выбор за ИКАО: стать эффективнее или остаться в прошлом. Соединенные Штаты Америки высоко воспользовались этой возможностью, чтобы представить в документе WP/423 конструктивную концепцию работы ИКАО в XXI веке.

103. В документе WP/423 Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть содержащееся в части 3 документа предложение о модернизации системы управления и контроля в ИКАО;
- b) принять проект резолюции Ассамблеи, представленный в добавлении к документу.

104. В ответ на это Н/СПСР подчеркнул, что в ходе текущего трехлетнего периода Секретариат достиг значительного прогресса в повышении эффективности, действенности и транспарентности Организации и преисполнен решимости в дальнейшем добиваться повышения показателей в соответствующих областях и продолжать свои усилия. В этой связи он обратил внимание на предлагаемое обновление резолюций Ассамблеи "*Повышение эффективности и действенности ИКАО*" и "*Мобилизация ресурсов*", представленных соответственно в документах WP/48 и WP/50, и утверждение Советом в 2018 году пересмотренных *Основных положений ИКАО по вопросам этики*, а в 2019 году — новой политики защиты персонала от преследований. Н/СПСР также отметил, что Секретариат вскоре внедрит систему партнерских отношений и платформу для мобилизации ресурсов, которые будут иметь важнейшее значение для оказания поддержки эффективному и действенному управлению партнерствами и добровольными взносами.

105. Председатель Исполнительного комитета заметил, что Секретариат представил ряд важных разъяснений касательно существующих резолюций Ассамблеи, что позволило разрешить ряд вопросов, поднятых в документе WP/423. Он отметил также, что резолюция Ассамблеи, предложенная в документе WP/423, дублирует вышеуказанные резолюции и политику ИКАО, в связи с чем необходимость принимать эту новую резолюцию, возможно, отсутствует. Вместе с тем Председатель указал на то, что было бы важно отразить в докладе Исполнительного комитета по пункту 19 повестки дня вопросы, поднятые в документе WP/423. Он подчеркнул, что Совет уже провел и продолжит проводить обсуждения по ряду связанных с выработкой политики вопросов, которые были подняты в документе WP/423, и что эти вопросы должны и далее рассматриваться на уровне Совета.

Обсуждение

106. Поддержав документ WP/48 (Совет), делегат Египта подчеркнул необходимость проведения экспертами углубленного изучения вопроса о возможной реструктуризации Секретариата, включая возможное создание управления по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей, как это было рекомендовано на HLCAS/2. Он подчеркнул, что любое предложение о реструктуризации подлежит внимательному изучению, исходя из того, что такая реструктуризация не должна препятствовать выполнению соответствующей работы. Что касается документа WP/423 (Соединенные Штаты Америки), то делегат Египта высоко оценил усилия Президента Совета д-ра Олумуивы Бенарда Алиу и Генерального секретаря д-ра Фан Лю, которые

предпринимались в течение нынешнего трехлетнего периода в целях повышения эффективности и действенности ИКАО, что привело к улучшению методов работы. Отметив, что последнее, в свою очередь, повысило уровень транспарентности и авторитет Организации, оратор призвал Президента Совета и Генерального секретаря продолжать эти усилия в следующем трехлетнем периоде в целях дальнейшего развития системы международной гражданской авиации.

107. Делегат Южной Африки отметила, что ее государство одобрило документ WP/48 (Совет), включая представленное Н/СПСР пояснение относительно создания рабочей группы по разработке дорожной карты и вариантов возможной реструктуризации Организации, а также проведение последующих консультаций с государствами-членами. Южная Африка поддержала также принципы, содержащиеся в предлагаемой обновленной резолюции Ассамблеи "*Повышение эффективности и действенности ИКАО*", которая приводится в добавлении к документу. В соответствии с общим заявлением, сделанным министром транспорта Южной Африки в ходе третьего пленарного заседания (Р/3) 25 сентября 2019 года, в котором он выразил доверие Президенту Совета, а также Секретариату под руководством Генерального секретаря, Южная Африка высоко оценила и признала меры, принятые в течение всего трехлетнего периода в целях повышения эффективности и действенности ИКАО. Южная Африка настоятельно призвала Секретариат принимать и реализовывать дополнительные меры по совершенствованию систем и процессов, которые обеспечат сохранение устойчивости и функционирования ИКАО, как и подобает растущей, развивающейся и динамично меняющейся Организации. Мир зависит от того, насколько хорошо ИКАО делает свою работу. Южная Африка считает, что дополнительные меры повышения эффективности и действенности Организации, предложенные в документе WP/48, имеют ключевое значение, и надеется, что доклад об их осуществлении будет представлен на следующей сессии Ассамблеи. Что касается документа WP/423 (Соединенные Штаты Америки), то Южная Африка призвала Секретариат рассмотреть приведенные в нем полезные предложения в рамках программы работы Организации на следующий трехлетний период.

108. Полностью поддержав документ WP/48, делегат Нигерии одобрил замечания, высказанные делегатом Египта относительно необходимости углубленного изучения специалистами вопроса о возможной реструктуризации Организации. Он также полностью поддержал замечания Н/СПСР по вопросам, затронутым в документе WP/423 (Соединенные Штаты Америки). Делегат Нигерии подчеркнул, что, поскольку все эти вопросы уже рассматриваются Советом совместно с Генеральным секретарем и Секретариатом, нет необходимости принимать резолюцию Ассамблеи по этому вопросу, как предлагается в этом документе. Сославшись на общее заявление, сделанное министром транспорта Нигерии в ходе упомянутого третьего пленарного заседания (Р/3), он вновь заявил, что его государство полностью доверяет руководящим решениям Президента Совета и Генерального секретаря и полностью их поддерживает.

109. Делегат Саудовской Аравии отметил, что его государство высоко оценивает огромные усилия, предпринятые руководящими органами и Секретариатом в целях повышения эффективности и действенности Организации за последние три года, и в этой связи поддержало документ WP/48 (Совет). Саудовская Аравия одобрила также документ WP/423 (Соединенные Штаты Америки), в котором, в частности, содержится призыв к: транспарентности в работе в целях обеспечения инклюзивности и совершенствования процесса принятия решений; максимально полному использованию партнерских связей для создания лучшего будущего; и использованию всех имеющихся ресурсов на благо государств-членов и сектора авиации экономически эффективным образом.

110. Делегат Ирландии отметил, что его государство также поддерживает документ WP/423, включая проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении к нему, поскольку считает, что в постоянно меняющемся мире ИКАО как организация также должна быть

открыта переменам. В частности, Ирландия поддержала предложение Соединенных Штатов Америки о налаживании новых и более прочных партнерских отношений с отраслью. Она согласилась с тем, что ИКАО следует проработать вопрос о том, каким образом отраслевые партнеры могли бы оказывать более эффективную поддержку ее работе путем задействования своих ресурсов и опыта в рамках четко определенных совместных инициатив. Кроме того, Ирландия поддержала предложение Соединенных Штатов Америки о транспарентности. Она выразила мнение о том, что ИКАО может доходчивее рассказывать о той важной работе, которую она проводит, и что одним из способов сделать это является расширение доступа к документам Организации, касающимся принятия решений. Отметив, что в течение нынешнего трехлетнего периода Совет предпринял важные шаги по разработке *Основных положений ИКАО по вопросам этики* и принятию политики защиты от преследований и что в настоящее время ведется работа над первой в истории *Стратегией ИКАО в области людских ресурсов*, Ирландия подчеркнула, что эту работу по созданию здоровой рабочей атмосферы следует продолжать, поддерживать и развивать. Ирландия поддержала также обращенный к Совету и Генеральному секретарю призыв Соединенных Штатов Америки в течение следующего трехлетнего периода предпринять конкретные шаги в каждой из областей, описанных в документе WP/423, в том числе в резолюции Ассамблеи, приведенной в добавлении к нему.

111. Делегат Японии заявил, что его государство поддерживает документ WP/423, а также замечания, высказанные по этому вопросу делегатами Саудовской Аравии и Ирландии. Япония признала, что благое управление является неперенным условием, в том числе для повышения эффективности и действенности ИКАО, с тем чтобы обеспечить независимость и нейтралитет при принятии необходимых мер. Будучи третьим крупнейшим финансовым донором ИКАО, Япония считает, что меры, предложенные в документе WP/423, позволят Организации значительно повысить качество управления и гарантировать прозрачность в целях совершенствования процесса принятия решений.

112. Делегат Нидерландов подчеркнул, что его государство придает огромное значение соблюдению основных принципов благого управления, как это было подчеркнуто в общем заявлении, сделанном министром инфраструктуры и водного хозяйства Нидерландов на третьем пленарном заседании (P/3). По мнению Нидерландов, в документе WP/423 (Соединенные Штаты Америки) содержится много идей, которые заслуживают дальнейшего рассмотрения и принятия последующих мер в течение следующего трехлетнего периода. Признав, что с учетом ресурсных и бюджетных ограничений Организации будет нелегко заниматься всеми текущими задачами и новыми приоритетами, Нидерланды, тем не менее, отметили, что стремиться к этому необходимо. Они подчеркнули, что для того, чтобы ИКАО работала максимально эффективно, необходимо обеспечить максимальную прозрачность в процессе принятия решений. Нидерланды высказали также мнение о том, что инклюзивный подход, предусматривающий укрепление партнерских отношений с заинтересованными сторонами, грамотное распоряжение финансами и культуру справедливости на рабочем месте, будет способствовать повышению эффективности и действенности ИКАО. Нидерланды твердо убеждены в важности взаимоуважения и сотрудничества для обеспечения светлого будущего ИКАО и в связи с этим призвали руководство ИКАО и все государства-члены объединить усилия в целях создания соответствующей организационной структуры и разработки *Основных положений ИКАО по вопросам этики*, которые отвечали бы поставленным целям. Признавая, что изменение культуры организации — непростая задача, Нидерланды подчеркнули необходимость делать это вместе, шаг за шагом, для обеспечения того, чтобы уже сейчас ИКАО продемонстрировала дальновидность, мужество и лидерские качества и готовность к большим задачам, с которыми ей и авиации предстоит столкнуться в будущем.

113. Делегат Германии заявил о полной поддержке документа WP/423 (Соединенные Штаты Америки), в частности всех мер, предложенных в части 3 документа по модернизации

управления и контроля в ИКАО. Он подчеркнул, что ИКАО должна продемонстрировать, что она своевременно удовлетворяет нужды государств-членов и эффективно использует все имеющиеся ресурсы, обеспечивая максимальную пользу для государств-членов и авиационного сектора экономически эффективным образом.

114. Делегат Сингапура подчеркнул, что его государство твердо отстаивает важность принципов благого управления и считает, что благое управление лежит в основе эффективности любой организации, и ИКАО в этом смысле — не исключение. Он отметил, что в предложенной Соединенными Штатами Америки резолюции Ассамблеи (WP/423) прописан ряд важных принципов, касающихся транспарентности, улучшения условий труда, развития инновационных партнерств с отраслью, повышения эффективности работы Организации, формирования консенсуса и использования ресурсов, которые также легли в основу документа WP/48 (Совет). Хотя Сингапур полностью поддержал эти принципы, он признал, что ИКАО отличается сложной организационной структурой и что необходимо тщательно изучить вопрос о том, каким образом эта структура помогает осуществлять политику и действия на практике, с тем чтобы добиться их наилучшей возможной результативности с точки зрения культуры справедливости, честности, эффективности и действенности. Совету и Секретариату необходимо будет совместно изучить этот вопрос, чтобы проработать детали.

115. Делегат Российской Федерации выразил поддержку документу WP/48 (Совет). Поблагодарив Соединенные Штаты Америки за представление документа WP/423, он подчеркнул, что Российская Федерация заинтересована в повышении эффективности и действенности ИКАО. Она заинтересована также в том, чтобы ИКАО оставалась организацией технического характера и не превращалась в площадку для обсуждения политических вопросов. В то же время Российская Федерация сочла критически важным уделять должное внимание расширению доступа к соответствующей информации ИКАО, как это предлагается в пункте 3.1 а) документа WP/423. Тем не менее он согласился с тем, что информация, касающаяся авиационной безопасности, и отраслевая конфиденциальная информация, которой обмениваются с ИКАО, должна оставаться защищенной. Российская Федерация поддержала также содержащееся в пункте 3.1 b) предложение о содействии созданию безопасной, здоровой, этичной и комфортной рабочей обстановки, где ценится культурное и гендерное разнообразие и нет места злоупотреблениям, издевательствам, притеснению, мести и коррупции. Он выразил уверенность в том, что под руководством Президента Совета и Генерального секретаря будут и далее обеспечиваться здоровые условия труда, способствующие достижению Стратегических целей ИКАО.

116. Обратив внимание на пункт 3.1 d) документа WP/423, делегат Российской Федерации отметил, что его государство не согласно с предложением Соединенных Штатов Америки о том, чтобы ИКАО обратилась к Сети по оценке эффективности деятельности многосторонних организаций (МОПАН) с просьбой о проведении независимой оценки ее организационной эффективности в 2021 году. Принимая во внимание неофициальный брифинг о партнерских отношениях МОПАН, который был проведен для Совета 6 июня 2019 года, Российская Федерация сочла преждевременным принимать какое-либо решение в отношении использования услуг МОПАН.

117. Делегат Индонезии полностью поддержал документ WP/48 (Совет), включая предлагаемые меры по дальнейшему повышению эффективности и действенности ИКАО в следующем трехлетнем периоде, а также предлагаемую обновленную резолюцию Ассамблеи, прилагаемую к документу.

118. Делегат Румынии высоко оценила общую направленность обоих документов на повышение эффективности и действенности ИКАО в целях обеспечения достижения всех желаемых

результатов в следующем трехлетнем периоде. Она положительно оценила предпринятые Секретариатом под руководством Генерального секретаря усилия и достигнутые им результаты по повышению эффективности, действенности и транспарентности ИКАО, а также по модернизации ее управленческой и программной деятельности, о чем говорится в документе WP/48, и выразила уверенность в том, что их постоянные усилия в этих областях принесут пользу государствам-членам и другим заинтересованным сторонам. Делегат Румынии выразила особую признательность за процесс обзора, включающий анализ затрат и результатов, а также недоработок, который будет начат с целью разработать итоговое предложение по корректировке системы финансового управления (см. пункт 3.6), включающее оценку финансовых последствий. Сославшись на документ WP/423, она отметила рекомендации Соединенных Штатов Америки, в которых подчеркивается важность настроя ИКАО на реализацию программы финансовых и управленческих реформ, которая обеспечит оптимальное использование средств ИКАО с особым вниманием к основной миссии и Стратегическим целям Организации.

119. Делегат Канады подчеркнула, что ее государство очень серьезно относится к вопросам управления, транспарентности и этики в ИКАО и в системе ООН в целом. Она напомнила о выступлении заместителя министра транспорта Канады на первом пленарном заседании (P/1) 24 сентября 2019 года, в котором он подчеркнул значение, которое Канада придает международному сотрудничеству, и важность глобального форума по международной гражданской авиации, каковым является ИКАО. Делегат Канады подчеркнула, что работа ИКАО должна быть хорошо отлажена, с тем чтобы она имела возможность решать вопросы глобального значения, а именно вопросы обеспечения безопасных, надежных, эффективных и устойчивых авиаперевозок в интересах всех своих государств-членов. Это имеет ключевое значение для обеспечения поддержания актуальности ИКАО. В качестве государства – члена Совета Канада поддержала все усилия ИКАО по совершенствованию своих рабочих процессов с применением передовой практики международных организаций, как это предлагается в документе WP/423, однако выразила мнение о том, что необходимо сделать еще больше. В связи с этим Канада полностью поддержала документ WP/423 в качестве конструктивного и действенного пути продвижения вперед. Она поддержала также проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении к нему.

120. Упомянув документ WP/48 (Совет), делегат Чили отметил усилия Секретариата и Совета по повышению эффективности и действенности ИКАО, включая внедрение методов управления, ориентированного на результаты. Кроме того, он поддержал действия, предложенные в документе WP/423 (Соединенные Штаты Америки), которые, по его мнению, являются разумными и согласуются с нынешними изменениями в международной гражданской авиации, в частности с прогнозируемым удвоением объема воздушных перевозок к 2030 году и с инновациями, происходящими в авиационной отрасли по всему миру. Делегат Чили подчеркнул, что предлагаемые действия отражают также общие принципы прозрачности, равных возможностей и взаимной ответственности, что способствует созданию позитивной рабочей атмосферы, а также обеспечения эффективности и действенности, в том числе при внедрении новых технологий, и тем самым способствует достижению Стратегических целей ИКАО. Согласившись с предложением, содержащимся в пункте 3.1 с) документа, о том, что ИКАО следует развивать инновационные партнерства с заинтересованными сторонами для более тесного сотрудничества по существующим и возникающим проблемам в области авиации, он подчеркнул необходимость тщательно проанализировать роль частного сектора в таких партнерствах, с тем чтобы не допустить конфликта интересов. Делегат Чили вновь заявил, что рамки партнерства должны быть четко определены, а сами партнерства – иметь конкретные цели и результаты, о которых заинтересованные стороны должны знать заблаговременно.

121. Одобрив документ WP/48 (Совет), делегат Алжира решительно поддержал работу Секретариата и Совета, проводимую в целях повышения эффективности и действенности ИКАО в

текущем трехлетнем периоде, и выразил полную уверенность в успехе их дальнейших усилий в этом направлении. В этой связи он призвал к реструктуризации Организации в целях укрепления ИКАО в ближайшем будущем. Делегат Алжира также поблагодарил Соединенные Штаты Америки за представление документа WP/423.

122. Делегат Китая подчеркнул, что его государство, будучи вторым по величине донором бюджета Регулярной программы ИКАО, всегда активно поощряло и поддерживало ИКАО в деле повышения ее эффективности и действенности. Китай высоко оценил усилия ИКАО в этой области на протяжении последних трех лет и дал высокую оценку работе Генерального секретаря в части, касающейся руководства деятельностью Секретариата по модернизации механизмов управления ИКАО, и, как следствие, расширению ее возможностей и повышению транспарентности, а также эффективности и действенности. Китай выразил полную уверенность в том, что Генеральный секретарь и Президент Совета будут и впредь направлять дальнейшие усилия Секретариата по модернизации механизмов управления Организацией в следующем трехлетнем периоде. В силу этих причин Китай поддержал документ WP/48 (Совет) и содержащийся в добавлении к нему проект резолюции Ассамблеи.

123. Упомянув документ WP/423 (Соединенные Штаты Америки), делегат Китая отметил, что изложенные в нем принципы уже нашли отражение в документе WP/48. Он отметил также, что некоторые меры, предложенные Соединенными Штатами Америки, например демонстрация того, что ИКАО использует все имеющиеся ресурсы экономически эффективным образом, обновление политики защиты от преследований и предложение МОПАН провести независимую оценку организационной эффективности ИКАО в 2021 году, неоднократно обсуждались в Совете, однако консенсуса по ним достичь не удалось. Более того, некоторые элементы документа WP/423 выглядят несбалансированными. Приведя в пример предложение о развитии новых инновационных партнерских отношений с заинтересованными сторонами, делегат Китая подчеркнул необходимость рассмотрения вопроса о том, как на практике избегать конфликта интересов. Нужно гарантировать также отсутствие пагубных последствий для существующей политики и процессов принятия решений в ИКАО, движущей силой которых являются ее государства-члены. В связи с этим Китай счел необходимым передать эти конкретные вопросы на дополнительное рассмотрение Советом в целях принятия решения на основе консенсуса. Китай одобрил заявление Председателя в отношении документа WP/423 (см. пункт 105 выше).

124. Делегат Туниса заявил о полной поддержке документа WP/48 (Совет). Он высоко оценил руководящую роль ИКАО в достижении ее пяти Стратегических целей и ее инициативу NCLB, в рамках которой ее государствам-членам оказывается ценная поддержка в интересах развития международной гражданской авиации.

125. Поддержав документ WP/48, делегат Кабо-Верде также высоко оценил инициативы, предпринятые за последние три года в целях повышения эффективности и действенности ИКАО, и подчеркнул необходимость их продолжения в следующем трехлетнем периоде, в частности в рамках инициативы NCLB. Подчеркнув необходимость создания режима максимального благоприятствования для развивающихся стран, особенно малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ), он напомнил, что в ходе обсуждения Исполнительным комитетом пункта 20 повестки дня (EX/2) Президент Совета подчеркнул, что уроки, извлеченные из анализа авиационных потребностей малых островных развивающихся государств Тихого океана (ТМОРАГ) (WP/47), должны, по возможности, применяться в отношении других групп островных государств, таких, как государства Карибского бассейна и Индийского океана. Делегат Кабо-Верде призвал ИКАО развивать инструменты и процедуры для повышения эффективности и действенности Организации, в том числе ее программ проведения проверок, и опять же с учетом создания для развивающихся стран режима максимального благоприятствования. Он подчеркнул также

необходимость широкого распространения информации о позитивных результатах, достигнутых в рамках различных программ и мероприятий ИКАО, в целях поддержания престижа и репутации Организации. Кроме того, делегат Кабо-Верде подчеркнул необходимость постоянно помнить о принципе многоязычия. Что касается документа WP/423 (Соединенные Штаты Америки), то он признал изложенные в нем принципы. В отношении пункта 3.1 d) и возможной реструктуризации Организации делегат Кабо-Верде вновь подчеркнул необходимость внимательно изучить нынешнее положение, с тем чтобы получить целостное представление и избежать ситуации, когда одним областям авиации уделяется повышенное внимание в ущерб другим областям. Он подчеркнул необходимость сохранения всех соответствующих программ и мероприятий ИКАО.

126. Выразив поддержку документу WP/48 и общему подходу, изложенному в документе WP/423, делегат Аргентины подчеркнул, что эти два документа дополняют друг друга: в документе WP/48 в общих чертах описываются результаты, достигнутые за последние три года в деле повышения эффективности и действенности ИКАО, и работа, которая будет продолжена в следующем трехлетнем периоде, а в документе WP/423 предлагается ряд мер, которые осуществляются в том же русле, что и меры, осуществляемые в настоящее время и представленные на рассмотрение Генерального секретаря и Совета.

127. Поблагодарив Соединенные Штаты Америки за представление документа WP/423, делегат Греции выделила некоторые моменты, касающиеся эффективности и действенности, которые лежат в основе успешной работы любой международной организации и обсуждаются постоянно, как-то надлежащее решение сквозных вопросов и предотвращение дублирования усилий, содействие международному сотрудничеству и координации и упрощение обмена информацией в целях более своевременного реагирования на новые и возникающие проблемы. Она подчеркнула, что при нынешних настроениях в обществе неизбежно ожидается, что рабочая среда будет соответствовать самым высоким стандартам и что будет создана надежная основа для привлечения и удержания высококвалифицированных кадров. Делегат Греции подчеркнула, что эффективность и действенность могут быть наилучшим образом обеспечены за счет регулярной самооценки и адаптации, а также внедрения передовой практики. Отметив, что всегда есть возможности для совершенствования, она подчеркнула, что ИКАО может рассчитывать на помощь и активное сотрудничество со стороны своих государств-членов для достижения наилучших возможных результатов. Напомнив, что Греция на протяжении многих лет имеет статус наблюдателя в Совете и следит за его важной работой, она отметила, что ее страна стремится быть избранной в члены Совета на нынешней Ассамблее, что повлечет за собой, среди прочего, обязательство вносить вклад в эти продолжающиеся усилия по повышению эффективности и действенности ИКАО.

128. Полностью поддержав документ WP/423, делегат Финляндии подчеркнул важность модернизации механизмов управления ИКАО, поскольку авиационная отрасль становится все более динамичной, и ИКАО должна иметь возможность реагировать соответствующим образом. Делегат Норвегии согласился с этим мнением, а также одобрил схожие замечания, высказанные делегатом Ирландии.

129. Делегат Италии подчеркнул достижения, о которых сообщалось в документе WP/48 (Совет) и которые касаются повышения эффективности и действенности Организации, и с удовлетворением отметил пункт 4 постановляющей части предлагаемой обновленной резолюции Ассамблеи, прилагаемой к документу, в котором Совету поручается: "а) продолжать совершенствовать методы и процедуры работы Ассамблеи в целях повышения транспарентности и эффективности; б) осуществить интенсивный обзор процессов принятия решений, методов и процедур работы Совета и его вспомогательных органов в целях усовершенствования, передачи полномочий и повышения эффективности работы Организации; с) обеспечить эффективность

контрольного механизма с процедурой независимого представления докладов Совету для достижения эффективности, транспарентности и подотчетности в рамках программ". Он выразил также поддержку документу WP/423 (Соединенные Штаты Америки), в котором излагаются шаги, необходимые для модернизации механизмов управления и контроля в ИКАО, с тем чтобы Организация шла в ногу со стремительным развитием авиационного сектора и поддерживала высокий уровень международных стандартов. Согласившись с делегатом Аргентины в том, что документ WP/423 дополняет документ WP/48, а не является альтернативой ему, делегат Италии поддержал принципы, изложенные в проекте резолюции Ассамблеи, прилагаемом к документу WP/423, и конкретные шаги, которые было предложено предпринять Совету и Генеральному секретарю в течение следующих трех лет, включая, в частности, повышение транспарентности и расширение доступа к информации о деятельности, политике и результатах работы ИКАО; улучшение условий на рабочем месте; и развитие новых инновационных партнерских отношений с внешними заинтересованными сторонами при наличии четких рамочных принципов.

130. Сославшись на документ WP/423, делегат Швеции отметил, что важной темой этой сессии Ассамблеи являются инновации в области авиации. Сектор авиации развивается стремительно и перед ним стоят новые задачи не только в таких традиционных областях, как безопасность полетов и авиационная безопасность, но и в области охраны окружающей среды и обеспечения кибербезопасности. Он подтвердил, что в этих условиях крайне важно, чтобы ИКАО как организация как можно эффективнее и действеннее решала эти задачи. Делегат Швеции подчеркнул, что его государство, как и Япония и многие другие, придает большое значение благому управлению. Этим вопросом необходимо заниматься всем государствам на региональном, национальном, и международном уровнях, в том числе в рамках системы Организации Объединенных Наций. Отметив, что для современных организаций характерна прозрачная и эффективная культура управления, делегат Швеции отметил, что его государство решительно поддерживает *Основные положения ИКАО по вопросам этики*, утвержденные Советом в 2018 году, а также новую политику защиты от преследований, утвержденную Советом в 2019 году, которую оно настоятельно призвало Секретариат проводить в жизнь в первоочередном порядке.

131. Делегат Австралии отметил, что его государство поддерживает любые усилия по обеспечению того, чтобы ИКАО имела все возможности осуществлять свою основную деятельность по повышению уровня безопасности полетов, авиационной безопасности, потенциала, эффективности и устойчивости и была в состоянии сделать это в духе своей инициативы NCLB. Однако все это невозможно без соблюдения самых высоких стандартов управления и подотчетности. Австралия поприветствовала инициативы, предпринятые в текущем трехлетнем периоде, включая внедрение системы бюджетирования по результатам, развитие *Основных положений ИКАО по вопросам этики*, обновление устава Консультативного комитета по оценке и аудиту (ККОА), разработку *Стратегии ИКАО по вопросам людских ресурсов* и проведение различных кампаний в рамках Секретариата по улучшению условий труда. поприветствовав эту работу, которая проводилась под руководством Генерального секретаря и Президента Совета, Австралия подчеркнула необходимость добиваться того, чтобы ИКАО и впредь могла оставаться желанным работодателем и надежным партнером, способным к мобилизации ресурсов. Австралия придерживается такого же мнения в отношении других специализированных учреждений ООН, таких как ИМО.

132. Делегат Австралии отметил, что его государство в принципе поддерживает направленность документа WP/423 (Соединенные Штаты Америки), который, по его мнению, дополняет документ WP/48. По мнению Австралии, Ассамблее важно не увязнуть в обсуждении деталей конкретных предложений, содержащихся в документе WP/423, и она считает Совет наиболее подходящим местом для их обсуждения на основе общих указаний, данных Ассамблеей.

В этой связи Австралия настоятельно призвала Ассамблею принять решение или резолюцию Ассамблеи по образцу, предложенному в документе WP/423. Отметив высказанные замечания о том, что инициативы, изложенные в этом документе, уже осуществляются, Австралия, тем не менее, сочла, что дополнительный акцент в виде отдельного и конкретного поручения Ассамблеи Совету проделать необходимую работу и представить на следующей сессии Ассамблеи доклад о ней, вполне оправдан ввиду важности этих ключевых вопросов.

133. Делегат Эквадора также приветствовал существенный прогресс, достигнутый за последние три года в деле повышения эффективности и действенности ИКАО, о чем говорится в документе WP/48 (Совет), и выразил признательность Президенту Совета, а также Генеральному секретарю и Секретариату за их усилия в этой связи. Что касается документа WP/423 (Соединенные Штаты Америки), то он согласился с делегатами Аргентины, Италии и Австралии в том, что он дополняет документ WP/48 и что предлагаемые действия, которые сообразуются с осуществляемыми в настоящее время, должны быть рассмотрены Генеральным секретарем и Советом. Делегат Южного Судана одобрил эти замечания

134. Делегат Бразилии отметил, что его государство разделяет высказанную многими государствами озабоченность по поводу качества управления ИКАО и поддержало документ WP/423. Как и Швеция, Бразилия полностью поддержала новые *Основные положения ИКАО по вопросам этики* и недавно утвержденную политику защиты от преследований. Делегат Бразилии выразил мнение о том, что улучшение и повышение качества руководства ИКАО и повышение прозрачности ее работы имеют первостепенное значение и что документ WP/423 является очень хорошей отправной точкой для модернизации системы управления и контроля в ИКАО. Вместе с тем Бразилия считает, что предложение об использовании потенциала партнерских связей в интересах лучшего будущего, приведенное в пункте 3.1 с), требует доработки для обеспечения того, чтобы роль представителей частного сектора в рамках такого партнерства была ясно обозначена, что позволит избежать конфликта интересов, и считает также, что необходимо сохранить роль ИКАО в качестве эффективного и независимого регулятора авиационного сектора.

135. Делегат Бангладеш заявил о полной поддержке документа WP/48 (Совет) и выразил признательность за рекомендации, содержащиеся в документе WP/423 (Соединенные Штаты Америки). Он подчеркнул, что Бангладеш высоко ценит работу, проводимую ИКАО в сотрудничестве с государствами и другими специализированными учреждениями ООН в целях содействия достижению долгосрочных социально-экономических и экологических целей устойчивого развития (ЦУР) ООН, изложенных в ее Повестке дня на период до 2030 года. Бангладеш высоко оценивает инициативный стиль руководства и усердную работу Президента Совета и Генерального секретаря, которые обеспечили успех ИКАО, ведущей авиационной организации. В частности, Бангладеш выражает признательность д-ру Фан Лю, первой женщине – Генеральному секретарю ИКАО, и Секретариату за их эффективную организацию работы, и, в частности, за содействие осуществлению программы ИКАО по обеспечению гендерного равенства и расширению прав и возможностей женщин в ИКАО и в международном авиационном секторе, а также за программу NGAP. Бангладеш также выражает искреннюю благодарность ИКАО за ее инициативу NCLB, подготовку кадров и наращивание потенциала гражданской авиации, а также техническое сотрудничество в соответствии со Стратегическими целями ИКАО, касающимися безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды. Бангладеш подчеркивает важность обеспечения соответствия приоритетов ИКАО целевым и временным показателям, установленным для достижения этих Стратегических целей.

136. Делегат Франции напомнил о заявлении, сделанном недавно на 74-й сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций (ГА ООН) государственным министром по делам Европы и иностранных дел его государства, о том, что многосторонность – это не просто лозунг и что необходимо претворять слова в жизнь. Он отметил, что Франция является одним из основных финансовых доноров ИКАО и сильно связана с Организацией. В связи с этим Франции хотелось бы, чтобы ИКАО являла собой образец и находилась в авангарде усилий системы ООН по укреплению транспарентности, этики, эффективности, благого управления и подотчетности. Поэтому Франция в целом поддержала меры, предложенные в документе WP/423 (Соединенные Штаты Америки). Отметив, что ИКАО недавно столкнулась с рядом проблем, особенно в области информационной безопасности, Франция подчеркнула необходимость усиления корректирующих действий, которые были предприняты для обеспечения того, чтобы ИКАО оставалась ориентиром для всех заинтересованных сторон, связанных с авиацией. Как было подчеркнуто в общем заявлении, с которым делегат Франции выступил на втором пленарном заседании (P/2) 24 сентября 2019 года (см. документ WP/612), крайне важно, чтобы ИКАО реформировала свою организационную структуру и методы работы для решения проблем, с которыми будет сталкиваться сектор международной авиации в ближайшие 75 лет и в последующий период. Франция призвала Совет применять такой подход и проводить эту работу в духе сотрудничества и стремления к высоким достижениям.

137. Делегат Мозамбика заявил о решительной поддержке документа WP/48 (Совет) и проекта резолюции Ассамблеи, содержащегося в добавлении к нему, а также устного доклада и разъяснений H/SPCR. Признав ведущую роль ИКАО в области международной гражданской авиации, он также одобрил документ WP/423 (Соединенные Штаты Америки), в частности меры, предложенные в пунктах 3.1 a)-d), и проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении к этому документу.

138. Делегат Мексики также поддержал документ WP/48 и прилагаемый проект резолюции Ассамблеи. Он подчеркнул, что его государство твердо привержено принципам эффективности и действенности, транспарентности и подотчетности, а также основным положениям по вопросам этики — эти вопросы были также подняты в документе WP/423 (Соединенные Штаты Америки). Делегат Мексики согласился с предыдущими ораторами в том, что предложенные в этом документе действия, которые задуманы в том же ключе, что и действия, изложенные в упомянутом проекте резолюции Ассамблеи, должны быть рассмотрены Советом в ходе текущей работы по повышению эффективности и действенности ИКАО с учетом принципов, закрепленных в Чикагской конвенции, и соответствующих стратегиях ИКАО.

139. Присоединившись к замечаниям, высказанным делегатом Сингапура, делегат Колумбии высказался в поддержку документа WP/423, который дополняет документ WP/48. Он подтвердил, что в вопросах этики, а также обеспечения надлежащего управления, транспарентности, эффективности и действенности ИКАО следует руководствоваться передовым опытом.

140. Делегат Соединенного Королевства поприветствовал проделанную работу, описанную в документе WP/48, а также устный доклад H/SPCR о текущем обзоре структуры Секретариата ИКАО. Он подчеркнул, что направления работы, организация деятельности и приоритеты ИКАО должны и впредь отражать требования заинтересованных сторон, но при этом Организация должна быть достаточно гибкой, чтобы органично адаптироваться к решению этих задач. Отметив, что Генеральный секретарь и Секретариат уже предприняли шаги в этом направлении и осуществили в этой связи ряд инициатив, делегат Соединенного Королевства подчеркнул необходимость сделать все возможное, чтобы поддержать их и дать им возможность продолжать максимально оперативно проводить эти изменения в жизнь.

141. С учетом этого делегат Соединенного Королевства присоединился ко многим другим делегатам и поддержал документ WP/423 (Соединенные Штаты Америки). Он подчеркнул, что в XXI веке авиационный сектор менялся головокружительными темпами, свидетельством чему стала Ярмарка инноваций ИКАО, которая прошла 22–23 сентября 2019 года перед открытием 40-й сессии Ассамблеи. ИКАО, как и другим организациям, необходимо было адаптироваться, развиваться и модернизироваться, чтобы все более сложная и меняющаяся система воздушного транспорта была эффективной, гибкой и способной реагировать на новые вызовы, а также находилась в авангарде инноваций в авиационном секторе. Делегат Соединенного Королевства напомнил, что его государство уже решительно поддержало работу, проводимую Секретариатом во многих областях, включая рассмотрение бюджета Регулярной программы, в рамках которой оно рассчитывало на тесное сотрудничество с Секретариатом в деле модернизации методов финансового управления Организацией.

142. Отметив, что его государство также решительно поддержало инициативы по расширению взаимодействия ИКАО с заинтересованными сторонами, делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что, хотя в настоящее время с авиационной отраслью ведется большая работа, можно сделать еще больше. Отметив рост числа нетрадиционных авиационных субъектов, взаимодействующих с авиационным сектором, он подчеркнул необходимость того, чтобы ИКАО не замыкалась на себе, а получала ценные знания и согласованно работала с теми, кто находится на передовом рубеже развития технологий. Делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что ИКАО могла бы также вести более активную работу с непрофильными средствами массовой информации, разъясняя им, чем занимается Организация, не ограничиваясь специализированной авиационной прессой. Он отметил, что молодежные марши в рамках "климатической забастовки", состоявшиеся в Монреале и других городах мира 27 сентября 2019 года, высветили необходимость работы ИКАО с новой аудиторией. Делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что ИКАО должна отстаивать важность той работы, что Исполнительный комитет проделал на своем предыдущем заседании (EX/6) в части воздействия авиации на мировой климат, и информировать общественность о работе, проводимой для обеспечения большей безопасности и защищенности авиации, чем когда-либо прежде, а также о ее усилиях по наращиванию потенциала во всем мире, чем она может по праву гордиться. Он подчеркнул, что ИКАО должна также перенимать практику других организаций системы ООН и делать большую часть своих обсуждений открытой для широкой общественности. Напомнив о том, что это позволяют делать даже существующие правила процедуры, делегат Соединенного Королевства указал на необходимость выработки оптимальных путей использования этой возможности в интересах улучшения имиджа ИКАО в глазах общественности.

143. Вновь заявив о том, что основной целью ИКАО является создание безопасного, действенного, надежного, экономически устойчивого и экологически ответственного сектора гражданской авиации, делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что для этого Организации необходимо продолжать привлекать лучшие кадры со всего мира, отбирая их на основе их опыта и знаний, будь то из сектора авиации или из других секторов, у которых ИКАО может чему-то научиться. Он подчеркнул, что, поскольку сотрудники ИКАО должны чувствовать поддержку и удовлетворение от работы, необходимо рассмотреть вопрос о том, какие меры могут быть приняты для последовательной модернизации и обновления методов управления людскими ресурсами Организации, с тем чтобы они соответствовали передовым подходам системы ООН и государств всего мира, в том числе в части, касающейся *Основных положений ИКАО по вопросам этики и политики защиты от преследований*.

144. В заключение делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что его государство твердо поддерживает развитие и модернизацию ИКАО и считает, что это должно быть приоритетной задачей на ближайшие месяцы и годы, которой следует заниматься в сотрудничестве

с государствами-членами и Секретариатом, чтобы ИКАО продолжала стоять в авангарде гражданской авиации еще 75 лет и даже после этого.

145. Делегаты Дании, Катара и Республики Корея также поддержали документ WP/423, включая прилагаемый проект резолюции Ассамблеи. При этом делегат Катара подчеркнул, что ИКАО на протяжении всей своей истории идет в ногу с выдающимися достижениями в области гражданской авиации, которые произошли со времени принятия Чикагской конвенции 75 лет назад и которые будут безостановочно продолжаться, и даже опережает их. Он подчеркнул, что это дает возможность пересмотреть нынешние методы и практику работы ИКАО, чтобы Организация и далее оправдывала ожидания международного авиационного сообщества, которому она служит.

146. Делегат Дании отметил необходимость подтверждения настроя ИКАО на возвращение к традициям консенсуса, и в то же время Организации необходимо скорректировать свои методы работы для решения проблем, связанных с ускоряющимися темпами развития динамичного сектора гражданской авиации. Отметив, что ключевое значение в этой связи имеет эффективность работы, он подчеркнул, что для решения этих задач ИКАО очень важно развивать свои стратегии в области транспарентности, подотчетности и этики, включая защиту лиц, сообщающих о нарушениях.

147. Делегат Кубы заявила о полной поддержке документа WP/48 (Совет). Напомнив о том, что Куба была государством – членом Совета в течение нынешнего трехлетнего периода, она отметила, что, по ее мнению, к реструктуризации Организации следует подходить более комплексно. Куба согласилась с выраженным делегатом Российской Федерации мнением о том, что ИКАО должна оставаться организацией технического характера, а не превращаться в форум для обсуждения политических вопросов. В этом качестве ИКАО следует продолжать работу по достижению своих пяти Стратегических целей, а также целей и задач, поставленных в ее глобальных планах. Куба согласилась также с мнением делегата Южной Африки о том, что Совету в его новом составе следует рассмотреть полезные предложения, приведенные в документе WP/423 (Соединенные Штаты Америки), касающиеся повышения эффективности и действенности ИКАО, в рамках программы работы Организации на следующий трехгодичный период. В заключение делегат Кубы отметила, что ее государство приветствует результаты, достигнутые ИКАО за последние три года под руководством Президента Совета и Генерального секретаря, и будет продолжать конструктивно работать с новым составом Советом для реализации всех предложений, выдвинутых в ходе текущей сессии Ассамблеи.

148. Отметив, что надлежащее управление, эффективность и действенность, а также достижение Стратегических целей ИКАО имеют первостепенное значение, делегат Турции выразил уверенность в том, что Секретариат будет придерживаться этих принципов и ориентироваться на Стратегические цели при осуществлении мер, изложенных в документе WP/48, в течение следующего трехлетнего периода. В то же время он отметил, что в документе WP/423 (Соединенные Штаты Америки) приведены весьма важные предложения по модернизации управления и контроля в ИКАО, которые должны быть изучены Советом и должным образом использованы Секретариатом.

149. Делегат Уругвая одобрил документ WP/48, а также принципы, изложенные в документе WP/423, в той мере, в какой они способствуют повышению эффективности и действенности ИКАО на конструктивной основе.

150. Делегат Малайзии поддержал документ WP/423 и согласился с предыдущими ораторами в том, что Совету следует рассмотреть предлагаемые в нем меры. Сославшись на

документ WP/48 он выразил признательность Секретариату за напряженную работу, проделанную им в течение нынешнего трехлетнего периода в целях повышения эффективности и действенности ИКАО во многих областях, включая разработку бизнес-плана ИКАО, бюджета, ориентированного на конкретные результаты, и систему управления общеорганизационной деятельностью и отчетностью; улучшение коммуникации с государствами-членами путем широкого распространения информации; совершенствование методов и процедур работы за счет использования средств автоматизации и ИТ-инструментов; и повышение качества информационной и просветительской работы с обществом. Делегат Малайзии подтвердил, что эти действия имеют жизненно важное значение для удовлетворения меняющихся потребностей Организации, ее государств-членов и международного авиационного сообщества. Он одобрил также изложенные в документе WP/48 дополнительные меры по дальнейшей модернизации процедур и процессов работы ИКАО в течение трехлетнего периода 2020-2022 гг.

151. Поздравив ИКАО с ее достижениями в текущем трехлетнем периоде, делегат Мали поддержал документ WP/48 и прилагаемый к нему проект резолюции Ассамблеи. Согласившись с предыдущими ораторами в том, что документ WP/423 (Соединенные Штаты Америки) дополняет этот документ, он присоединился к ним и призвал рассмотреть предложенные в нем меры по модернизации управления и контроля в ИКАО в рамках программы работы Организации на следующий трехлетний период.

152. Делегат Панамы поддержал меры, предложенные в документе WP/48, а также меры, предложенные в документе WP/423, направленные на повышение эффективности и действенности ИКАО.

153. Отметив необходимость постоянной модернизации любой организации, делегат Испании подчеркнул, что в случае с ИКАО такая модернизация должна служить интересам ее государств-членов. Подчеркнув, что практика благого управления имеет важнейшее значение и является краеугольным камнем корпоративной культуры ИКАО, он решительно поддержал предложенные в документе WP/48 (Совет) меры по дальнейшему повышению эффективности и действенности Организации в течение трехлетнего периода 2020-2022 гг. Отметив, однако, что их может оказаться недостаточно, делегат Испании согласился с предыдущими ораторами в том, что, в рамках программы работы Организации на следующий трехлетний период следует рассмотреть дополнительные предложения, изложенные в документе WP/423 (Соединенные Штаты Америки). Что касается проекта резолюции Ассамблеи, прилагаемого к этому документу, то делегат Испании предложил пересмотреть пункт I постановляющей части, с тем чтобы ограничиться просьбой к Совету принять конкретные меры, о которых говорится в документе, поскольку именно Совет несет ответственность за достижение поставленных целей при содействии Генерального секретаря и Секретариата, и представить следующей сессии Ассамблеи доклад об осуществлении этих мер и их результатах.

154. Подчеркнув, что ИКАО вскоре будет отмечать 75-летнюю годовщину своего создания, делегат Индии отметила, что ее страна гордится тем, что Организация успешно справляется с проблемами, которые возникают перед ней на протяжении многих лет в ее работе по обеспечению безопасности полетов воздушного транспорта. Отметив, что Президент Совета и Генеральный секретарь в течение нынешнего трехлетнего периода проделали огромную работу по повышению эффективности и действенности ИКАО, она выразила им признательность и одобрила меры по дальнейшему совершенствованию, предложенные в документе WP/48 (Совет). В свете новых вызовов, связанных с инновациями в области авиации и технологии, и необходимости подготовить ИКАО к работе в течение следующих 75 лет и после этого, делегат Индии также поддержала меры, предложенные в документе WP/423 (Соединенные Штаты Америки).

155. Делегат Камеруна также одобрил документ WP/48. Поблагодарив Соединенные Штаты Америки за меры, предложенные в документе WP/423 в целях модернизации управления и контроля в ИКАО, и, признав, что они в некоторой степени пересекаются с мерами, предложенными Советом в документе WP/48, он предложил свести воедино их ключевые элементы и рассмотреть их в рамках программы работы Организации на следующий трехлетний период.

156. Также одоблив документ WP/48, делегат Мавритании выразил признательность за значительные усилия, предпринятые в течение нынешнего трехлетнего периода в целях повышения эффективности и действенности ИКАО. Отметив при этом, что в этом отношении может быть достигнут дальнейший прогресс, он также поддержал действия, предложенные в документе WP/423. Обратив внимание на другие меры по повышению эффективности и действенности Организации, перечисленные в содержащемся в добавлении к документу WP/48 проекте резолюции Ассамблеи, делегат Мавритании высказался в поддержку любых мер, которые позволили бы повысить автономность процесса регионального планирования, и использования соответствующих полномочий и ресурсов, предоставляемых региональным бюро ИКАО, при обеспечении надлежащей координации на глобальном уровне [см. пункт d)]. Он подчеркнул важность укрепления ресурсов региональных бюро, с тем чтобы они могли на регулярной основе оказывать помощь, запрашиваемую государствами-членами.

157. Делегат Новой Зеландии поприветствовал информацию, представленную в документе WP/48 (Совет), и одобрил меры, предложенные в этом документе. Выразив также поддержку документу WP/423 (Соединенные Штаты Америки) и изложенным в нем принципам, он согласился с предыдущими ораторами в том, что эти два документа дополняют друг друга. В связи с этим делегат Новой Зеландии поддержал выступления делегатов Австралии, Сингапура и европейских государств.

158. Выразив полную поддержку документу WP/48 и дополняющему его документу WP/423, делегат Эритреи подчеркнул, что меры, предложенные в обоих документах, должны рассматриваться и, по мере необходимости, осуществляться, в рамках программы работы Организации на следующий трехгодичный период. Он поддержал замечания, высказанные в этой связи делегатами Китая и Сингапура. Делегат Эритреи подчеркнул, что этика, действенность и эффективность, транспарентность, подотчетность, авторитет и нейтралитет имеют основополагающее значение для поддержания здоровой рабочей атмосферы в ИКАО и ее будущего развития.

159. Одоблив оба документа, делегат Коста-Рики согласился также с замечаниями, высказанными делегатами Мексики, Испании и Австралии. Сославшись на пункт 2.5.3 документа WP/48, касающийся разработки несколькими региональными бюро ИКАО институциональных стратегий осуществления мероприятий в рамках NCLB, он поздравил региональное бюро ИКАО в Северной Америке, Центральной Америке и Карибском бассейне с тем фактом, что все государства региона НАСС подписали *Декларацию о намерениях по осуществлению стратегии NCLB НАСС*. Делегат Коста-Рики подчеркнул, что его государство является живым примером того факта, что в регионе НАСС ни одна страна не остается без внимания и что каждая из них получает поддержку, необходимую ей для осуществления SARPS ИКАО. Отметив, что авиационный сектор является одним из важных опорных элементов глобальной экономики, который в настоящее время обеспечивает более 390 000 рабочих мест во всем мире, и что он растет и развивается быстрыми темпами, он подчеркнул необходимость того, чтобы Совет в следующем трехлетии продолжал демонстрировать на транспарентной основе прогрессивный характер руководства и расширял доступ к информации ИКАО.

160. Выступив в поддержку документа WP/423 (Соединенные Штаты Америки), делегат Объединенных Арабских Эмиратов отметил, что его государство рассчитывает на сотрудничество с другими государствами и ИКАО в деле модернизации управления и контроля в Организации, что в свою очередь повысит эффективность осуществления SARPS, политики и программ ИКАО.

161. Выразив поддержку документу WP/48 (Совет), наблюдатель от КАНСО подтвердил, что повышение эффективности и действенности ИКАО имеет важнейшее значение в этот период важных и стремительных инноваций в авиации. Он одобрил также дополняющий его документ WP/423 (Соединенные Штаты Америки) и прилагаемый проект резолюции Ассамблеи, в котором содержится призыв к Совету и Генеральному секретарю предпринять конкретные шаги по "повышению транспарентности, улучшению рабочей обстановки, налаживанию новаторских новых партнерских отношений с внешними заинтересованными сторонами, повышению организационной эффективности и обеспечению того, чтобы основанные на консенсусе результаты оставались основной ценностью и целью ИКАО и ее групп экспертов в предметных областях, а также для мобилизации дополнительных ресурсов для повышения результативности деятельности". Наблюдатель от КАНСО подчеркнул, что его организация обязуется содействовать повышению эффективности и действенности ИКАО. Он подчеркнул также, что стремительные темпы инноваций в авиации обуславливают необходимость инициативного подхода со стороны ИКАО при подготовке необходимой нормативной базы и инструктивного материала.

162. Генеральный секретарь поблагодарила государства-члены за признание ими работы, проделанной Секретариатом под ее руководством в части повышения эффективности и действенности ИКАО в текущем трехлетнем периоде. Как отметили некоторые государства-члены, не будь проделана эта работа, ИКАО не смогла бы предоставлять возросший объем высококачественных услуг в течение последних трех лет. Генеральный секретарь отметила, что состоявшиеся на прошлой неделе обсуждения в Исполнительном комитете ясно показали, что государства-члены удовлетворены услугами, оказываемыми ИКАО.

163. Подчеркнув, что эффективность и действенность, транспарентность и следование этическим нормам являются ее приоритетом в текущем трехлетнем периоде и будут оставаться ее приоритетом в следующем трехлетии, Генеральный секретарь вновь подтвердила свой настрой работать в этом направлении вместе со старшим руководящим составом Организации и государствами-членами. В этой связи она приветствовала рекомендации, представленные Соединенными Штатами Америки в документе WP/423, и обязалась изучить те из них, что относятся к ее компетенции вместе со старшим руководящим составом, дабы определить, каким образом их можно было бы реализовать в рамках предпринимаемых усилий по дальнейшему повышению эффективности и действенности ИКАО, с тем чтобы Организация могла оказывать еще более качественные услуги государствам-членам. Генеральный секретарь приветствовала рекомендации государств-членов в этом отношении и призвала их поддержать идею превращения ИКАО в одну из лучших организаций в системе ООН. Она также призвала государства-члены выделить ИКАО дополнительные ресурсы, с тем чтобы Секретариат мог выполнять соответствующие задачи. Вновь заявив, что организация не может быть реформирована в одночасье, Генеральный секретарь подчеркнула, что в течение нынешнего трехлетнего периода усилия в этом направлении были активизированы. Вместе с тем она отметила, что стремительные перемены в мире авиации в связи с внедрением новых технологий и ожидаемым удвоением объема воздушных перевозок к 2030 году обуславливают необходимость активизации усилий по повышению эффективности и действенности Организации. Генеральный секретарь выразила уверенность в том, что при поддержке старшего руководящего состава и государств-членов ИКАО сможет стать более эффективной, действенной и транспарентной в предоставлении услуг, ожидаемых государствами-членами.

164. Президент Совета д-р Алиу поблагодарил все государства-члены за их замечания и конструктивное участие в настоящем обсуждении. Он отметил, что повышение эффективности и действенности ИКАО было одним из постоянных пунктов повестки дня на протяжении нескольких сессий Ассамблеи, поскольку эта работа продолжается. По его мнению, несмотря на проведенное обсуждение, ИКАО является одной из наиболее эффективных и действенных организаций в системе ООН. Вместе с тем любая организация должна постоянно совершенствоваться. Стремясь оставаться ведущей организацией в решении вопросов, касающихся международной гражданской авиации, ИКАО на протяжении многих лет постоянно совершенствуется, принимая смелые решения и проводя структурные реформы Организации в интересах государств-членов и авиационной отрасли. Опровергнув любые ошибочные представления, которые могли возникнуть в ходе дискуссии о том, что ИКАО — это, якобы, недееспособная организация, Президент Совета подтвердил, что это эффективная и действенная организация, стремящаяся стать еще более действенной и эффективной.

165. Президент Совета привел в качестве примера две инициативы, которым он дал начало в течение шести лет своего президентства, а именно инициативу NCLB и Ярмарку инноваций. Он подчеркнул, что первая ярмарка инноваций была проведена 22–23 сентября 2019 года и была приурочена к пятому Всемирному форуму ИКАО по вопросам авиации, темой которого были *"Инновации в авиации"*. Президент Совета отметил, что на IAWAF/5 в центре внимания были два аспекта: доведение до присутствующих высокопоставленных правительственных чиновников информации о путях внедрения инноваций в целях развития авиации; и реформирование традиционных процессов и структур, связанных с регулированием, в целях удовлетворения спроса на новые технологии. Президент Совета рассматривал нынешнюю дискуссию через призму этих событий.

166. Президент Совета отметил, что в течение нынешнего трехлетнего периода Совет сосредоточился на вопросах повышения качества управления, принял и будет продолжать принимать решения, направленные на оказание помощи Секретариату в его работе по обеспечению того, чтобы ИКАО оставалась наиболее эффективной и действенной организацией в системе ООН. Он напомнил, что, представляя документ WP/423, делегат Соединенных Штатов Америки заявил, что повышение эффективности и действенности Организации является одним из наиболее важных вопросов, стоящих на повестке Ассамблеи. Отметив приоритетный характер этого вопроса, Президент Совета указал на то, что, хотя вся работа, проводимая ИКАО, имеет большое значение, необходимо все-таки расставлять приоритеты, поскольку для осуществления всех мероприятий, предусмотренных бизнес-планом Организации, не хватит ресурсов. Признав важность вопроса о качестве управления, он призвал государства-члены стремиться к тому, чтобы при определении приоритетов работы Организации на следующий трехлетний период они и впредь уделяли приоритетное внимание таким важным вопросам, как безопасность полетов, авиационная безопасность и упрощение формальностей, аэронавигационный потенциал и эффективность, экономическое развитие воздушного транспорта и охрана окружающей среды. Президент Совета подчеркнул достижения ИКАО в этих областях за последние три года, сославшись на повышение уровня безопасности полетов и показателей эффективной реализации; снижение коэффициента аварийности; осуществление Глобального плана безопасности полетов (ГПБП), Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) и Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) в интересах государств-членов; более активную коммуникацию с государствами-членами; и инициативу NCLB.

167. Президент Совета призвал всех основных финансовых доноров ИКАО продолжать оказывать поддержку Организации в целях удовлетворения потребностей развитых и развивающихся стран для обеспечения дальнейшего процветания глобальной авиационной сети во всех регионах мира. Кроме того, он призвал Совет в его новом составе выделять время и ресурсы не только на вопросы управления и повышения эффективности и действенности ИКАО, но и на

вопросы, способствующие развитию международной гражданской авиации во всем мире, а именно на вопросы безопасности полетов, авиационной безопасности и упрощения формальностей, аэронавигационного потенциала и эффективности, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды.

168. Сославшись на ранее сделанное делегатом Соединенных Штатов Америки заявление о том, что в отличие от прежней практики выплаты половины начисленного взноса до 30 сентября, то есть до конца финансового года, Соединенные Штаты Америки не будут выплачивать этот начисленный взнос и что все последующие начисленные взносы в ИКАО будут приостановлены вплоть до дальнейшего уведомления (см. пункт 101 выше), Президент Совета также призвал Соединенные Штаты Америки не отворачиваться от ИКАО. Он настоятельно призвал Соединенные Штаты Америки продолжать оказывать поддержку Организации таким образом, чтобы та отличная работа, которую эксперты Федерального авиационного управления (FAA) и Администрации транспортной безопасности (TSA) Соединенных Штатов Америки проводят в различных группах технических экспертов ИКАО в целях повышения уровня авиационной безопасности и безопасности полетов во всем мире, продолжалась, пока Совет занимается устранением отмеченных проблем, касающихся управления и повышения эффективности и действенности ИКАО. Президент Совета подчеркнул, что без всех тех ресурсов, что Соединенные Штаты Америки предоставили ИКАО, было бы невозможно осуществить все преисполненные благородных целей программы, обозначенные министром транспорта Соединенных Штатов Америки в общем заявлении, с которым она выступила на втором пленарном заседании (P/2) (см. WP/603).

169. Президент Совета рекомендовал Генеральному секретарю и Секретариату взять на себя решение некоторых важных вопросов, которые были подняты в ходе дискуссии о повышении эффективности и действенности ИКАО. Что касается вопроса о резолюции Ассамблеи, то он пояснил, что во избежание путаницы в ИКАО по каждому пункту повестки дня традиционно принимается только одна резолюция Ассамблеи. Выступив в поддержку решения, предложенного делегатом Австралии в отношении документа WP/423 (Соединенные Штаты Америки), Президент Совета предложил Ассамблее обратить внимание Совета на ключевые элементы этого документа и поручить ему тщательно изучить их в целях их включения в предпринимаемые усилия по повышению эффективности и действенности Организации.

170. Подводя итоги обсуждения, Председатель отметил, что Исполнительный комитет принял к сведению документ WP/48, представленный Советом, и высоко оценил результаты, достигнутые в части повышения эффективности и действенности ИКАО в текущем трехлетнем периоде. Исполнительный комитет также принял к сведению информацию, представленную в устном докладе Н/СПСР о рассмотрении нынешней структуры Секретариата ИКАО. Комитет отметил, что результаты рассмотрения будут представлены в ходе консультаций с государствами-членами посредством механизма консультаций с использованием писем государствам и будут нацелены на выработку сбалансированного и прагматичного решения, в ходе которого достижение Стратегических целей ИКАО и удовлетворение интересов государств-членов станет основной темой для рассмотрения в целях обеспечения постоянной актуальности деятельности Организации.

171. Исполнительный комитет отметил, что документы WP/48 (Совет) и WP/423 (Соединенные Штаты Америки) дополняют друг друга, и поддержал принятие Ассамблеей предложенной обновленной резолюции Ассамблеи о повышении эффективности и действенности ИКАО, которая содержится в добавлении к документу WP/48.

172. Исполнительный комитет поддержал рекомендации, представленные в документе WP/423, в которых было подчеркнуто, что необходимо продолжать усилия по дальнейшей модернизации методов работы, управления и контроля в ИКАО в целях более полного удовлетворения потребностей государств-членов и своевременной адаптации к меняющимся условиям. Эти усилия должны быть сосредоточены на повышении транспарентности в целях оптимизации процесса принятия решений, создания здоровых условий работы для повышения эффективности деятельности в соответствии с *Основными положениями ИКАО по вопросам этики*, использования партнерских связей и мобилизации ресурсов, а также повышения эффективности организационной деятельности, совершенствования механизмов координации и, при необходимости, реструктуризации. Хотя Исполнительный комитет поддержал документ WP/423, было решено, что предлагаемый проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении к нему, дублирует уже существующие резолюции и политику Ассамблеи. Исполнительный комитет предложил ИКАО продолжать свои усилия по повышению эффективности и действенности Организации. Он согласился также с предложением о регулярном представлении Секретариатом Совету обновленной информации и доклада по этому вопросу на 41-й сессии Ассамблеи.

173. Отвечая на резюме Председателя, делегат Соединенных Штатов Америки не согласился с заявлением о том, что все проблемы, затронутые в предложенном его государством проекте резолюции Ассамблеи (WP/423), уже охвачены существующими резолюциями и политикой Ассамблеи. Вновь заявив, что Соединенные Штаты Америки хотели бы видеть ИКАО работающей эффективно, он подчеркнул, что его страна не поступится основными принципами, изложенными в документе WP/423. Отметив, что он подготовил предложение о включении текста проекта резолюции Ассамблеи, прилагаемого к этому документу, в предлагаемую обновленную резолюцию Совета, прилагаемую к документу WP/48, делегат Соединенных Штатов Америки просил рассмотреть его.

174. Напомнив о пояснении, которое он сделал в ходе предшествовавшего обсуждения Исполнительным комитетом пункта 16 повестки дня (EX/5), Президент Совета подчеркнул, что есть два способа, с помощью которых Ассамблея может давать указания Совету по этому вопросу: в тексте резолюции Ассамблеи или в докладе по пункту 19 повестки дня. Он предложил отразить ключевые элементы документа WP/423 (Соединенные Штаты Америки), в частности пункт 1 постановляющей части прилагаемого проекта резолюции Ассамблеи, в докладе Исполнительного комитета по пункту 19 повестки дня.

175. Приняв к сведению вопросы, поднятые делегатом Соединенных Штатов Америки, Председатель Исполнительного комитета отметил, что он, Президент Совета, а также соответствующие сотрудники Секретариата встретятся с ним сразу после этого заседания для обсуждения его предложения. Исполнительный комитет будет проинформирован о результатах этого обсуждения на своем следующем заседании, когда он возобновит рассмотрение пункта 19 повестки дня.

176. Заседание закрылось в 12:30.

Протокол восьмого заседания
(Понедельник, 30 сентября 2019 года, 14:30)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 19 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО (продолжение)

Улучшение структуры текста и повышение степени реагирования на письма государствам в целях лучшего понимания SARPS, PANS и глобальных планов

- Документ, представленный Камеруном
- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- Документ, представленный Кубой в соавторстве с Аргентиной, Арубой, Белизом, Боливией (Многонациональным государством), Бразилией, Венесуэлой (Боливарианской Республикой), Гватемалой, Гондурасом, Доминиканской Республикой, Колумбией, Коста-Рикой, Мексикой, Никарагуа, Панамой, Парагваем, Перу, Сальвадором и Ямайкой

2. Пункт 23 повестки дня. Программа технической помощи

Техническая помощь

- Доклад о Программе технической помощи ИКАО
- Документ, представленный Канадой и Новой Зеландией
- Документ, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА)
- Информационный документ, представленный государствами – членами Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧНА)
- Информационный документ, представленный Канадой
- Информационный документ, представленный Индонезией
- Информационный документ, представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой)

План AFI SECFAL

- Доклад о ходе реализации Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL)
- Документ, представленный АКГА

3. Пункт 24 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность

- Политика и деятельность в области технического сотрудничества в период 2016–2018 гг.
- Информационный документ, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК)

4. Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

Коммерческие космические полеты

- Доклад о коммерческих космических перевозках (CST)
- Документ, представленный Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)

Инновации

- *Инновации в сфере авиации*
- Документ, представленный Доминиканской Республикой
- Документ, представленный Францией, Италией и Швецией
- Документ, представленный Сингапуром в соавторстве с Австралией, Маршалловыми Островами, Науру, Островами Кука, Палау, Папуа-Новой Гвинеей, Самоа, Соединенным Королевством, Тринидадом и Тобаго и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)
- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- Документ, представленный КАНСО, ИАТА и ИФАЛПА
- Документ, представленный Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и КАНСО
- Документ, представленный ИККАИА

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 19 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО

1. Исполнительный комитет возобновил (EX/7) и завершил рассмотрение пункта 19 повестки дня. Была представлена обновленная информация об итогах совещания, состоявшегося сразу же после EX/7 между Председателем, Президентом Совета, соответствующими сотрудниками Секретариата и делегатом Соединенных Штатов Америки в связи с предложением последнего включить текст проекта резолюции Ассамблеи, прилагаемый к документу WP/423, в предложенную Советом обновленную резолюцию Ассамблеи о повышении эффективности и действенности ИКАО, прилагаемую к документу WP/48. Затем предметом обсуждения стал вопрос улучшения структуры текста и повышения степени реагирования на письма государствам в целях лучшего понимания SARPS, PANS и глобальных планов, который затрагивался в трех документах, представленных государствами.

Обновленная информация в отношении проектов резолюций Ассамблеи, прилагаемых к документам WP/48 (Совет) и WP/423 (Соединенные Штаты Америки)

2. Председатель информировал Исполнительный комитет о том, что в ходе упомянутого совещания с делегатом Соединенных Штатов Америки были рассмотрены проекты резолюций Ассамблеи, прилагаемые к документам WP/48 (Совет) и WP/423 (Соединенные Штаты

Америки). Поскольку рекомендации, содержащиеся в этих документах, носят взаимодополняющий характер, как это было в общем признано в ходе предыдущего обсуждения в Исполнительном комитете (EX/7), можно свести оба проекта резолюций в одну резолюцию под названием "*Повышение эффективности и действенности ИКАО*". Исполнительный комитет будет иметь возможность рассмотреть итоговый текст резолюции Ассамблеи при рассмотрении проекта доклада по пункту 19 повестки дня (WP/582).

Улучшение структуры текста и повышение степени реагирования на письма государствам в целях лучшего понимания SARPS, PANS и глобальных планов

3. Делегат Камеруна представил документ WP/467 (*Совершенствование механизмов представления ответов на письма государствам о поправках к Приложениям и PANS, рассылаемые ИКАО*), в котором подчеркивается необходимость наличия у государств-членов эффективных механизмов для представления ответов на письма ИКАО о поправках к Приложениям и Правилам аэронавигационного обслуживания (PANS), чтобы решить проблему низкого показателя представления ответов на эти письма, который наблюдается в течение уже ряда лет. В документе отмечается, что при рассмотрении государствами-членами предлагаемых поправок к Приложениям и PANS должны привлекаться соответствующие заинтересованные стороны, особенно из отрасли, и что этому может способствовать создание механизмов для совместного рассмотрения писем ИКАО и сбора замечаний. В этой связи в документе упоминается о том, что на совещаниях ИКАО, проведенных в Штаб-квартире и некоторых регионах в 2014 году, был представлен инструмент под названием "*электронное уведомление о предлагаемых изменениях*" (ENOPA). ENOPA позволяет государствам-членам, в частности, получать письма ИКАО о предложениях по поправкам, представлять ИКАО замечания по ним и приглашать экспертов к сотрудничеству в режиме онлайн для рассмотрения предложений по поправкам путем представления замечаний или проведения телеконференций. В документе отмечается, что впоследствии ИКАО не предоставила этот инструмент для использования государствами-членами и подчеркивается, что в соответствии с пунктом 4 постановляющей части резолюции A39-21 Ассамблеи ИКАО должна сосредоточиться на доработке и эффективном развертывании этого инструмента или любой другой аналогичной платформы, направленной на облегчение представления ответов на письма государствам, рассылаемые ИКАО.

4. В документе WP/467 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению информацию, содержащуюся в этом документе;
- b) поручить ИКАО завершить разработку онлайн-механизма сотрудничества для облегчения представления ответов на письма государствам о поправках к Приложениям и PANS.

5. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов представил документ WP/245 (*Изучение новых методов работы для ИКАО*). В документе вновь подчеркивается растущая обеспокоенность по поводу проблем, с которыми сталкиваются государства-члены в связи с большим объемом корреспонденции ИКАО, выраженная на предыдущей Ассамблее Объединенными Арабскими Эмиратами в информационном документе A39-WP/320. ОАЭ призывают ИКАО провести оценку объема и периодичности обновлений и публикаций, а также определить, действительно ли достигнуты ожидаемые результаты.

6. В документе WP/245 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению доклад Отделения по оценке и внутренней ревизии (ЕАО) об оценке процесса установления стандартов ИКАО (EV/2018/01);
- b) поручить Совету ИКАО оценить методы работы ИКАО по выпуску материалов, более ориентированных на результаты, а не директивных материалов, в частности при рассмотрении процесса распространения публикаций;
- c) поручить ИКАО внедрить систему оценки и мониторинга методов ИКАО, которая бы действительно поощряла разработку качественно новых подходов к работе, способствующих внедрению в государствах Стандартов и Рекомендуемой практики (SARP), Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП).

7. Делегат Кубы представил документ WP/461 (*Рекомендуемая структура текста принятых Советом ИКАО поправок к SARPS с различными датами начала применения*), подготовленный в соавторстве с Аргентиной, Арубой, Белизом, Боливией (Многонациональным Государством), Бразилией, Венесуэлой (Боливарианской Республикой), Гватемалой, Гондурасом, Доминиканской Республикой, Колумбией, Коста-Рикой, Мексикой, Никарагуа, Панамой, Парагваем, Перу, Сальвадором и Ямайкой. В документе подчеркивается, что новая редакционная практика ИКАО в отношении SARPS, имеющих разные даты начала применения, усложняет процесс включения SARPS в национальные правила государств и представления уведомлений о различиях. В этой связи Ассамблее было предложено рекомендовать ИКАО – в случае если требования имеют разные даты начала применения – предусмотреть такую структуру текста принятых Советом ИКАО поправок к SARPS, которая разделяет их содержание на части (А, В, С и т. д.) по дате начала применения, как это было показано на конкретном примере в пункте 1.7 а) документа, что упростит процесс уведомления о различиях и обеспечит более четкое толкование различий, указанных в уведомлении в отношении каждой даты начала применения.

Обсуждение

8. Делегаты Чили, Никарагуа, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Колумбии, Уругвая, Аргентины, Нигерии, Конго, Алжира и Камеруна одобрили действия, предложенные в документе WP/461 (Куба и соавторы), которые, по их мнению, упростят формат SARPS с различными датами начала применения, сделают их более понятными и тем самым облегчат их внедрение, а также сам процесс уведомления о различиях. Кроме того, делегаты Аргентины, Нигерии, Конго и Алжира поддержали действия, предложенные в документе WP/467 (Камерун), поскольку они будут способствовать разработке и внедрению SARPS. Делегаты Франции, Сенегала, Бенина, Южной Африки, Мали и Кубы также высказались в поддержку документа WP/467. При этом делегат Сенегала вновь отметил, что действия, предложенные в этом документе, соответствуют пункту 4 постановляющей части резолюции A39-21 Ассамблеи, в котором Ассамблея 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.

9. Делегаты Швейцарии, Турции и Испании также одобрили действия, предложенные как в документе WP/461 (Куба и соавторы), так и в документе WP /467 (Камерун), причем делегат Испании подчеркнул, что при поддержке Аэронавигационной комиссии (АНК) их следует передать на рассмотрение Совета.

10. Делегат Соединенных Штатов Америки указала, что, хотя ее государство выступает за рассмотрение ИКАО путей совершенствования структуры текста поправок к SARPS с

различными датами начала применения, оно предлагает Секретариату рассмотреть не только метод, предложенный в документе WP/461, но и другие методы.

11. Подчеркнув, что сегодня, 30 сентября, отмечается *Международный день перевода*, делегат Кубы выразила признательность группам устного и письменного перевода ИКАО за их прекрасную работу по содействию проведению дискуссий на Ассамблее. В связи с рассмотрением пункта 18 повестки дня "*Многоязычие в ИКАО*", ранее проведенным Исполнительным комитетом, она вновь выразила обеспокоенность по поводу того, что инструктивный материал ИКАО по внедрению SARPS и PANS не публикуется одновременно на всех шести языках, и повторила свое предложение рассмотреть возможность включения в будущие трехгодичные бюджеты конкретных ассигнований на перевод инструктивного материала на все официальные языки Организации (см. A40-Min. EX/2, п.137).

12. Выразив полную поддержку в отношении документа WP/467 (Камерун), делегат Кубы подтвердила, что предлагаемые действия повысят уровень ответов на письма государствам о поправках к Приложениям и PANS, который в 2018 году составил лишь 40%, т. е. на такие письма ответили лишь 77 государств-членов (см. WP/48, пункт 2.5.1; EX/7). Кроме того, это устранил ранее выраженную ею в Совете обеспокоенность тем, что, хотя в статье 90 а) Чикагской конвенции указано, что принятие поправок к Приложениям требует две трети голосов Совета, не существует требования о минимальном числе ответов на письма государствам по предлагаемым поправкам к Приложениям, которое должно быть получено до представления поправок Совету для принятия (см. C-MIN 217/2, пункт 10). Делегат Кубы признала, что от многих государств-членов трудно получить ответы на такие письма государствам и заявила, что полученные замечания часто не принимаются ИКАО. Она выразила надежду на то, что действия, предложенные в документе WP/467, будут приняты во внимание Генеральным секретарем при осуществлении дальнейших мер по повышению эффективности и действенности ИКАО в течение следующего трехлетнего периода.

13. Давая разъяснения в связи с документом WP/467 (Камерун), начальник Отделения стратегического планирования и координации региональных вопросов (C/PRC) отметил, что ИКАО еще не полностью завершила подготовку ENOPA из-за нехватки ресурсов. Он подчеркнул, что Совет недавно рассмотрел доклад ЕАО об оценке процесса установления стандартов ИКАО (EV/2018/01) и что Секретариат примет во внимание информацию, представленную в документе WP/467, при реализации рекомендаций этого доклада.

14. Говоря о документе WP/245 (Объединенные Арабские Эмираты), C/PRC подчеркнул, что в ГАНП и ГПБП определены новые процессы для обеспечения того, чтобы оба глобальных плана были по-прежнему нацелены на достижение результатов. Отметив, что это включает создание Рабочих групп по ГАНП и ГПБП, которые будут постоянно следить за эффективностью и действенностью глобальных планов и вносить рекомендации по их совершенствованию, он предложил передать рекомендации, содержащиеся в документе WP/245, этим двум Рабочим группам для рассмотрения. Кроме того, C/PRC подчеркнул, что Секретариат в настоящее время осуществляет внедрение ориентированного на реализацию проектов подхода, обеспечивающего увязку программ работы Штаб-квартиры и региональных бюро с ГАНП, ГПБП и целями устойчивого развития (ЦУР).

15. Что касается документа WP/461 (Куба и соавторы), то C/PRC с удовлетворением отметил представленные отзывы о новой редакционной практике в отношении SARPS с различными датами начала применения. Он подчеркнул, однако, что возврат к прежней редакционной практике устранил наглядность, требуемую государствами-членами. Тем не менее он согласился с необходимостью дополнительного рассмотрения непреднамеренной сложности

представления уведомлений о различиях государствами-членами при использовании нового формата.

16. Подводя итоги дискуссии по вопросу улучшения структуры текста и повышения степени реагирования на письма государствам в целях лучшего понимания SARPS, PANS и глобальных планов, Председатель указал в связи с документом WP/467 (Камерун), что разработка онлайн-системы представления ответов на предлагаемые поправки к SARPS и PANS полностью не завершена, а также отметил, что деятельность, о которой говорится в этом документе, будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 годы и внебюджетных ресурсов. Исполнительный комитет также проинформировали о том, что Совет рассмотрел доклад ЕАО об оценке процесса установления Стандартов ИКАО (EV/2018/01) и что Секретариат учтет содержащуюся в документе WP/467 информацию при выполнении рекомендаций этого доклада.

17. В связи с документом WP/245 Исполнительный комитет одобрил содержащуюся в нем информацию и признал, что несмотря на достигнутый ИКАО значительный прогресс в направлении использования основанных на результатах общих принципов управления, предстоит еще выполнить определенный объем работ. Он признал, что новые процессы, определяемые ГАНП и ГПБП, нацелены на поддержание актуальности этих глобальных планов и достижение результатов, обратил внимание на рекомендацию, содержащуюся в документе WP/245, и согласился с тем, что ее следует передать Рабочим группам по ГАНП и ГПАБ для рассмотрения и принятия мер. Исполнительный комитет также отметил, что Секретариат осуществлял внедрение ориентированного на реализацию проектов подхода, обеспечивающего увязку программ работы Штаб-квартиры и региональных бюро с ГАНП и ГПБП, а также целями устойчивого развития (ЦУР ООН).

18. В связи с документом WP/461 (Куба и соавторы) Исполнительный комитет признал выгоды, обеспечиваемые улучшением наглядного представления SARPS с различными датами начала применения в соответствии с новой редакционной практикой ИКАО, однако при этом отметил обеспокоенность относительно сложности представления информации о различиях при использовании нового формата. Исполнительный комитет рекомендовал ИКАО рассмотреть данные проблемы и внести необходимые коррективы для их устранения.

Пункт 23 повестки дня. Программа технической помощи

19. В рамках пункта 23 повестки дня Исполнительный комитет рассмотрел вопросы технической помощи и План AFI SECFAL на основе двух основных документов WP/4 и WP/63, представленных Советом, и соответствующих документов, представленных государствами и международными организациями.

Техническая помощь

20. Начальник Международного информационно-координационного центра подготовки авиационного персонала (С/GAT) представил документ WP/4 (*Доклад о Программе технической помощи ИКАО*), который содержал доклад о Программе технической помощи ИКАО в области безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды на текущий трехлетний период. В нем отмечается, что в течение этого периода рядом государств были предприняты совместные усилия для устранения недостатков, связанных с их авиационными системами. Эти усилия привели к положительным результатам, о чем свидетельствуют мероприятия, проводимые по линии Универсальной программы ИКАО по

проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ). Однако в документе подчеркивается, что для государств, которые не достигли целей по совершенствованию своих авиационных систем, решающее значение имеет постоянная готовность ИКАО предоставлять помощь в полном соответствии с инициативой Организации *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB). Поэтому крайне важно, чтобы ИКАО и все заинтересованные стороны, в частности авиационные партнеры, прилагали скоординированные и совместные усилия, избегая таким образом дублирования действий.

21. В документе также подчеркивается, что поскольку наращивание потенциала в государственных авиационных системах часто требует огромных ресурсов, которыми многие государства не располагают, постоянная поддержка и вклад со стороны государств и отрасли играют ведущую роль не только в развитии авиационных систем государств, но и в устранении вероятных и серьезных проблем, таких как вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), и вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC). В этой связи ИКАО ожидает, что поддержка и взносы будут и далее предоставляться всеми заинтересованными сторонами в интересах государств, нуждающихся в помощи.

22. В документе WP/4 Совету предлагается:

- a) призвать государства поддерживать деятельность ИКАО по оказанию технической помощи;
- b) предложить ИКАО продолжить свою работу по развитию и предоставлению технической помощи в рамках соответствующих стратегических целей в партнерстве с государствами, международными и региональными организациями, а также отраслью.

23. Делегат Канады внес на рассмотрение документ WP/129 (*Развитие инициатив технической помощи*), представленный его государством и Новой Зеландией. Учитывая, что техническая помощь является средством содействия обеспечению того, чтобы все государства могли пользоваться преимуществами безопасной и надежной системы гражданской авиации, в документе содержится призыв к Ассамблее согласовать свои усилия по оказанию технической помощи и поддержать более активное участие региональных бюро ИКАО в решении вопросов технической помощи. В целях достижения целей инициативы NCLB в нем также рекомендуется, чтобы проекты технической помощи включали, когда это возможно, компоненты по оценке результативности в целях содействия обеспечению наибольшей эффективности деятельности по оказанию помощи. В документе признается, что ИКАО недавно приступила к осуществлению различных мероприятий в этом направлении, и Ассамблее рекомендуется поддержать эти усилия и принять дальнейшие меры по укреплению деятельности по оказанию технической помощи во всем мире.

24. В документе WP/129 Ассамблее предлагается:

- a) призвать государства-члены и другие организации синхронизировать их усилия в области технической помощи путем многосторонней координации проектов между донорами и получателями в целях своевременного и устойчивого осуществления деятельности по оказанию технической помощи по мере возможности;

- b) поддержать более активное участие региональных бюро ИКАО в вопросах оказания технической помощи, включая более высокий уровень взаимодействия, эффективную реализацию мероприятий, а также согласование технических проектов при необходимости;
- c) усилить меры по оценке деятельности по оказанию технической помощи и ее вклада в развитие международного воздушного транспорта путем обеспечения включения в проекты развития компонента по оценке результативности.

25. От имени 54 государств – членов АКГА делегат Кот-д'Ивуара представил документ WP/319 [*Поддержка дальнейшей реализации Всеобъемлющего плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI)*], в котором говорится о достижениях в повышении безопасности полетов в Африке посредством реализации Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI). На основе достигнутых результатов АКГА и африканские государства поддерживают цели Плана AFI и убеждены, что продолжение его реализации будет способствовать дальнейшему повышению безопасности полетов в Африке, а также ускорению и устойчивому поддержанию прогресса, достигнутого до сих пор африканскими государствами. В документе подчеркивается необходимость согласования различных инициатив на континенте для оптимального использования ресурсов и сокращения дублирования усилий.

26. В документе WP/319 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению прогресс, достигнутый Планом AFI, и приверженность африканских государств делу реализации Плана AFI ее его целей;
- b) поддержать продолжение деятельности в рамках Плана AFI и применение подхода, основанного на проектах;
- c) просить ИКАО, государства-члены, международные организации и отраслевых партнеров поддержать программу и связанные с ней проекты;
- d) просить ИКАО согласовать различные инициативы совместно с АКГА и партнерами во избежание дублирования усилий и в целях повышения транспарентности в использовании ресурсов, выделенных согласно плану обеспечения безопасности полетов;
- e) рекомендовать другим регионам рассмотреть возможность принятия подхода, аналогичного Плану AFI, для устранения недостатков и проблем в области безопасности полетов.

27. Принято к сведению, что на рассмотрение были внесены также следующие информационные документы: WP/77 Revision No. 1 [*Recognition to the Regional Office for North America, Central America and the Caribbean (NACC)*], представленный КОСЕЧА; WP/441 (*Tailored assistance to Haiti*), представленный Канадой; WP/493 Revision No. 1 (*Experiencia de Asistencia Técnica a Estados de la Región Suramericana en Materia de Seguridad de la Aviación Civil*), представленный Венесуэлой (Боливарианской Республикой), и WP/511 (*Indonesia Funding of Aviation Training*), представленный Индонезией.

Обсуждение

28. Делегаты Республики Корея, Швеции и Венесуэлы (Боливарианской Республики) поддержали документ WP/4 (Совет). При этом делегат Республики Корея подчеркнул, что внедрение SARPS государствами имеет важнейшее значение для безопасного, надежного, устойчивого и эффективного развития международной гражданской авиации. Подчеркнув, что поддержка в деле внедрения, оказываемая в рамках Программы технической помощи ИКАО в соответствии с ее инициативой NCLB, внесла значительный вклад в достижение Стратегических целей ИКАО, он вновь подтвердил приверженность Республики Корея постоянному внесению взносов в добровольные фонды ИКАО, особенно в те, которые касаются безопасности полетов, аэронавигационного потенциала, эффективности и авиационной безопасности, с тем чтобы Организация могла обеспечить достижение своих соответствующих Стратегических целей.

29. Приветствуя и поддерживая рекомендации, содержащиеся в документе WP/4, делегат Швеции обратил внимание на документ WP/107 Revision No. 1 (*Поддержка инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания"*), представленный Финляндией 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) и поддержанный Новой Зеландией и Канадой, который обсуждался в ходе предыдущего рассмотрения Исполнительным комитетом пункта 20 повестки дня (EХ/2). Он подчеркнул, что в документе содержится ряд конкретных предложений по дальнейшему совершенствованию реализации инициативы NCLB и подчеркнул важность расширения сотрудничества и координации для того, чтобы сделать политику NCLB еще более успешной и эффективной. В частности, в документе рекомендуется, чтобы ИКАО в сотрудничестве с партнерами и государствами-бенефициариями координировала свою деятельность по оказанию технической помощи, техническому сотрудничеству и наращиванию потенциала с деятельностью своих партнеров в целях обеспечения ее максимальной результативности.

30. Выразив признательность за описанную в документе WP/4 важную деятельность ИКАО по оказанию технической помощи и наращиванию потенциала в течение нынешнего трехлетнего периода, которая способствует повышению безопасности полетов и авиационной безопасности, делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) подтвердил готовность своего государства участвовать в такой деятельности в координации с Южноамериканским региональным бюро ИКАО (SAM) (Лима). В этом контексте он обратил внимание на информационный документ WP/493 Revision No. 1 (*Experiencia de Asistencia Técnica a Estados de la Región Suramericana en Materia de Seguridad de la Aviación Civil*), в котором говорится о технической помощи в области авиационной безопасности, которую его государство оказывает через региональное бюро SAM Парагваю, Эквадору, Боливии (Многонациональному Государству), Колумбии и Гайане в течение нынешнего трехлетнего периода.

31. Поддержав рекомендации, содержащиеся в документе WP/129 (Канада и Новая Зеландия), делегат Португалии приветствовал роль региональных бюро ИКАО в координации решения вопросов технической помощи во избежание дублирования усилий. Он подчеркнул, что инициативы и действия, упомянутые в документе, являются частью деятельности созданного Секретариатом Партнерства по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) и призвал государства осуществлять свои проекты и деятельность по оказанию поддержки совместно с ASIAP. Делегат Португалии подчеркнул, что оказание поддержки Региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и сотрудничество с ними также станут средством предоставления технической помощи государствам.

32. Также одобрив документ WP/129, делегат Австралии согласился с содокладчиками в том, что сеть региональных бюро ИКАО является одним из основных путей оказания ИКАО помощи государствам-членам в достижении Стратегических целей Организации и выразил поддержку расширению участия региональных бюро ИКАО в решении вопросов технической помощи, включая расширение сотрудничества и эффективное осуществление мероприятий. Он подчеркнул, что это особенно актуально в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АРАС), где государства работают над выполнением амбициозных обязательств, зафиксированных в Пекинской декларации 2018 года, и вскоре рассмотрят вопрос о том, как реагировать на анализ потребностей в области авиации тихоокеанских малых островных развивающихся государств (ТМОРАГ), который ранее обсуждался Исполнительным комитетом в рамках пункта 20 повестки дня (EX/2). Делегат Австралии согласился с тем, что государствам-членам и другим субъектам также отводится определенная роль в координации своих усилий по оказанию помощи в целях обеспечения эффективности затрат и достижения позитивных и устойчивых результатов для государств-членов. В этой связи он вновь призвал ИКАО обеспечить региональные бюро адекватными и надлежащими ресурсами, с тем чтобы они могли наилучшим образом удовлетворять потребности государств-членов в каждом регионе.

33. Поддержав документ WP/319 (АКГА), делегат Италии подчеркнул, что в соответствии с целями резолюции А36-1 Ассамблеи План АFI доказал свою действенность, достигнув прогресса во всех основных областях в течение нынешнего трехлетнего периода. Подтвердив, что эти достижения являются весьма позитивными, он упомянул о значительном улучшении всех показателей эффективности и заметном повышении среднего уровня эффективной реализации восьми критических элементов государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Вместе с тем делегат Италии отметил, что по-прежнему существуют серьезные потребности в подготовке кадров в таких областях, как осуществление государственной программы по обеспечению безопасности полетов (ГосПБП) и наращивание потенциала в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов. С учетом вышеизложенного он предложил Ассамблее поддержать продолжение осуществления Плана АFI. Делегат Италии отметил, что его государство, как член ЕС, приветствует возобновление Европейской комиссией выделения ресурсов для Плана АFI на следующие три года и предлагает всем государствам-членам и отраслевым предприятиям активизировать свои усилия в этом отношении. Он подчеркнул, что План АFI является конкретным примером реализации инициативы NCLB ИКАО и должен быть сохранен.

34. Делегаты Чада, Сенегала и Конго также поддержали документ WP/319. При этом делегат Чада выразил признательность за техническую помощь, оказанную Организацией его государству посредством регионального бюро Западной и Центральной Африки (WACAF) (Дакар). Делегаты Сенегала и Конго вновь заявили о важности того, чтобы Ассамблея высказалась за продолжение осуществления Плана АFI, а ИКАО, государства-члены, международные организации и отраслевые партнеры поддержали План АFI и связанные с ним проекты.

35. Делегаты Ботсваны, Демократической Республики Конго и Того одобрили как документ WP/4 (Совет), так и документ WP/319 (АКГА).

36. Делегаты Южной Африки, Никарагуа, Южного Судана, Нигерии, Объединенных Арабских Эмиратов, Объединенной Республики Танзания, Бангладеш и Китая одобрили все три представленных документа. При этом делегат Южной Африки высказался за продолжение Программы технической помощи ИКАО. Тем не менее он согласился с тем, что отсутствие координации при оказании технической помощи, отмеченное в документах WP/129 (Канада и Новая Зеландия) и WP/139 (АКГА), может привести к дублированию и напрасной трате усилий. Поэтому делегат Южной Африки согласился с необходимостью координации действий и руководства со стороны ИКАО с участием региональных бюро, которые должны играть ключевую роль в вопросах

технической помощи в соответствии с предложением в документе WP/129. Он также согласился с необходимостью укрепления мер по оценке усилий по оказанию технической помощи и их вкладу в международный воздушный транспорт путем обеспечения того, чтобы проекты развития содержали компонент по оценке результативности, как это предлагается в этом документе. Отметив значение координации между ИКАО и АКГА в осуществлении Плана АFI, делегат Южной Африки поблагодарил обе организации за помощь, оказанную в рамках этого Плана.

37. Делегат Никарагуа подчеркнул, что Центральноамериканское агентство по безопасности полетов (ACSA) оказывает государствам его региона поддержку в осуществлении мер по обеспечению безопасности полетов. Он выразил признательность за техническую помощь, оказываемую ИКАО всем государствам в области безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды для достижения Стратегических целей Организации и целевых показателей глобальных планов, а также за поддержку, оказываемую ИКАО Плану АFI и связанным с ним проектам.

38. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов вновь заявил о необходимости согласования деятельности по оказанию технической помощи, осуществляемой ИКАО, государствами-членами и другими структурами, в целях повышения ее эффективности. Он подчеркнул, что Объединенные Арабские Эмираты готовы оказать дополнительную поддержку Программе технической помощи ИКАО, деятельность которой полностью согласуется с инициативой NCLB Организации.

39. Делегат Объединенной Республики Танзания выразил поддержку в отношении Программы технической помощи ИКАО, а также Плана АFI. Учитывая значительный прогресс, достигнутый в ходе реализации Плана АFI, он высказался за его продолжение и подтвердил, что он является хорошей моделью для других регионов, которой можно следовать для устранения недостатков и проблем в области безопасности полетов.

40. Делегат Бангладеш вновь подчеркнул необходимость координации различных мероприятий по оказанию технической помощи, осуществляемых ИКАО, государствами-членами и другими структурами, чтобы обеспечить удовлетворение потребностей государств-бенефициариев и чтобы ни одна страна не осталась без внимания.

41. Делегат Китая согласился с важностью обеспечения того, чтобы ни одна страна не осталась без внимания путем скоординированного оказания технической помощи. Он одобрил замечания делегата Австралии относительно расширения участия региональных бюро ИКАО в решении вопросов технической помощи, включая расширение сотрудничества и эффективное осуществление мероприятий, что особенно актуально в регионе АРАС, где государства работают над выполнением амбициозных обязательств, зафиксированных в Пекинской декларации 2018 года, и вскоре рассмотрят вопрос о том, как реагировать на анализ потребностей государств ТМОРАГ в области авиации.

42. Одобрив документ WP/129 (Канада и Новая Зеландия), наблюдатель от КАНСО подчеркнул, что его организация поддерживает укрепление программ технической помощи и готова оказывать помощь по мере возможности. Одобрив также документ WP/319 (АКГА), он отметил, что КАНСО считает, что План АFI имеет первостепенное значение для повышения безопасности полетов в африканском регионе и подчеркнул, что в настоящее время она оказывает содействие в его осуществлении и будет продолжать делать это.

43. Подводя итоги дискуссии по вопросам технической помощи, Председатель указал, что на основе документа WP/4 (Совет) Исполнительный комитет принял к сведению информацию о поддержке в области внедрения, оказываемой ИКАО в рамках своей программы технической помощи в течение нынешнего трехлетнего периода, которая охватывает все стратегические цели, и призвал государства и впредь оказывать поддержку работе ИКАО в партнерстве со всеми заинтересованными сторонами. Исполнительный комитет пришел к выводу о том, что продолжающаяся поддержка и вклад со стороны государств и отрасли играют ведущую роль в развитии авиационных систем государств, а также в устранении вероятных и серьезных проблем, таких как SSC и SSeC. В этой связи он настоятельно призвал Ассамблею поддержать и продолжать вносить вклад в Программу технической помощи ИКАО в интересах государств, нуждающихся в помощи.

44. В связи с документом WP/129 (Канада и Новая Зеландия), в котором содержится призыв к укреплению и синхронизации работы по оказанию технической помощи и расширению участия региональных бюро в вопросах технической помощи, особенно, как отмечалось некоторыми государствами, применительно к региональному бюро APAC, Исполнительный комитет признал важность использования согласованного и синхронизированного подхода всеми заинтересованными сторонами, включая ИКАО, в отношении деятельности по оказанию технической помощи государствам. Он одобрил содержащиеся в документе рекомендации, которые позволят укрепить процесс оказания технической помощи государствам на безопасной, надежной, устойчивой и эффективной основе. Кроме того, Исполнительный комитет признал преимущества, которые несут с собой инициативы в области технической помощи, а также преимущества, связанные с деятельностью ASIAP и RSOO.

45. В связи с документом WP/319 (АКГА) Исполнительный комитет отметил достижения в повышении безопасности полетов в регионе AFI посредством осуществления Плана AFI в текущем трехлетнем периоде. Он высказался за продолжение осуществления плана AFI в следующем трехлетнем периоде на основе достижений, которых удалось добиться на сегодняшний день, не только для сохранения достигнутого прогресса, но и для дальнейшего повышения уровня безопасности полетов в регионе.

План AFI SECFAL

46. Директор Авиатранспортного управления (D/ATB) представил документ WP/63 [*Доклад о ходе реализации Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL)*], в котором подчеркивается, что потенциальная угроза актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации по-прежнему присутствует в регионе Африки из-за наличия активных террористических групп и связанных с ними событий. В документе также отмечается, что, хотя общий уровень эффективного внедрения соответствующих SARPS ИКАО указывает на достигнутый прогресс за последние три года, о чем свидетельствуют результаты мероприятий в рамках УППАБ-МНМ, необходимо еще многое сделать для реализации задач, поставленных в Глобальном плане обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ) и соответствующих региональных планах.

47. В документе подчеркивается, что со времени принятия Плана AFI SECFAL в 2015 году в Мапуту (Мозамбик) был достигнут значительный прогресс в его реализации под руководством Руководящего комитета (SC) и при содействии со стороны Секретариата ИКАО. В нем представлена информация о ходе реализации Плана AFI SECFAL и о его программе работы после предыдущей сессии Ассамблеи, состоявшейся в 2016 году, и предложены новые поправки к резолюции A39-38 Ассамблеи с учетом важности Плана AFI SECFAL для устойчивого повышения

уровня авиационной безопасности и упрощения формальностей в Африке. В документе отмечается, что в результате завершения 31 декабря 2017 года краткосрочного этапа Плана были в основном проведены запланированные мероприятия и достигнуты цели, а также была заложена хорошая платформа для реализации среднесрочного и долгосрочного этапов (соответственно 2018–2020 гг. и 2021–2023 гг.). Вместе с тем в нем подчеркивается, что План AFI SECFAL по-прежнему сталкивается с проблемами финансирования, которые могут препятствовать достижению всех целей Плана и полной реализации Виндхукской декларации и целей ГПАБ. Поэтому государствам, партнерам по развитию и отраслевым предприятиям было настоятельно рекомендовано продолжать предоставлять финансовую помощь и/или делать взносы в натуральной форме, а также оказывать политическую поддержку осуществлению важного Плана AFI SECFAL. Кроме того, следует рассмотреть вопрос о том, чтобы поддержка и финансирование реализации Плана предоставлялись в рамках бюджета Регулярной программы для обеспечения устойчивого механизма финансирования.

48. В документе WP/63 Ассамблее предлагается:

- a) рассмотреть ход выполнения резолюции A39-38 Ассамблеи о Плане AFI SECFAL, как указано в документе;
- b) поддержать дальнейшую реализацию Плана AFI SECFAL;
- c) принять предлагаемые новые поправки к резолюции Ассамблеи о Плане AFI SECFAL, представленные в добавлении С к документу;
- d) настоятельно призвать государства оказывать финансовую помощь, делать взносы в натуральной форме и/или другие виды взносов для обеспечения реализации Плана AFI SECFAL;
- e) настоятельно призвать государства координировать деятельность по оказанию помощи и реализации мероприятий в рамках Плана AFI SECFAL и обмениваться информацией об оказании помощи.

49. От имени 54 государств-членов АКГА делегат Замбии представил документ WP/288 Revision No.1 [*Поддержка дальнейшей реализации Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL)*], в котором отмечаются и поддерживаются значительный прогресс и достижения в выполнении программы работы по Плану AFI SECFAL со времени его принятия в 2015 году, включая реализацию Виндхукской декларации и ее целей, а также создание системы совместного использования экспертов региона AFI в области авиационной безопасности и упрощения формальностей (AFI-CES). В документе также отмечается региональное сотрудничество и взаимодействие между ИКАО и АКГА для решения SSeC в африканских государствах.

50. В документе подчеркивается, что одной из основных проблем, с которыми сталкиваются при выполнении программы работы по Плану AFI SECFAL, а также рекомендаций и решений Руководящего комитета, является недостаточное финансирование и минимальный объем имеющихся ресурсов для достижения поставленных целей. В нем отмечается, что результаты проведенных ИКАО проверок в рамках УППАБ-МНМ и итоги работы различных региональных совещаний свидетельствуют о том, что для полной реализации целей еще предстоит проделать определенную работу и подчеркивается, что при стабильном финансировании цели Плана AFI SECFAL могут быть полностью реализованы.

51. В документе WP/288 Revision No. 1 Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно призвать ИКАО продолжать играть ведущую роль в поддержке и реализации Плана AFI SECFAL;

- b) принять к сведению решения Руководящего комитета Плана AFI-SECFAL и резолюцию ГД AFI о создании, введении в действие и финансировании AFI-CES;
- c) принять к сведению необходимость усиления и координации миссий по оказанию технической помощи в Африке посредством AFI-CES и сотрудничества во избежание дублирования работы по оказанию помощи африканским государствам при реализации ГПАБ и региональных целей;
- d) рекомендовать государствам-членам, международным организациям и партнерам способствовать поддержке деятельности AFI-CES.

Обсуждение

52. Все выступившие делегаты поддержали как документ WP/63 (Совет), так и документ WP/288 (АКГА). При этом делегат Нигерии отметил достигнутый значительный прогресс в осуществлении Плана AFI SECFAL и вновь призвал государства-члены, международные организации и партнеров продолжать оказывать поддержку этой программе.

53. Делегат Италии указал, что его государство приветствует достигнутый прогресс в реализации Плана AFI SECFAL и поддерживает его текущую работу. Италия признала позитивное воздействие Плана на системы авиационной безопасности, состоящее в улучшении соблюдения соответствующих SARPS Приложения 17 "Безопасность" и Приложения 9 "Упрощение формальностей" и содействии повышению глобальной авиационной безопасности. Италия считает, что все мероприятия по наращиванию потенциала в области авиационной безопасности и упрощения формальностей, осуществляемые в рамках NCLB, носят позитивный характер и выражает признательность ИКАО за ее важную роль в координации таких инициатив. Чтобы сохранить набранные темпы, Италия поддерживает предлагаемую обновленную резолюцию Ассамблеи о Плана AFI SECFAL, представленную в добавлении С к документу WP/63 (Совет). Делегат Никарагуа также поддержал данную резолюцию Ассамблеи.

54. Поблагодарив государства и заинтересованные стороны, внесшие вклад в реализацию Плана AFI SECFAL, делегат Южной Африки подчеркнул, что этот План является важным проектом, который нуждается в поддержке, поскольку он способствует повышению эффективности внедрения соответствующих SARPS Приложения 17 и Приложения 9 на африканском континенте. Он подчеркнул, что при дальнейшей реализации Плана AFI SECFAL необходимо учитывать устойчивость мер, принятых африканскими государствами в соответствии с Планом.

55. Делегат Объединенной Республики Танзания разделил это мнение. Он выразил признательность ИКАО за ее руководящую роль и поддержку Плана AFI SECFAL и одобрил предложенную обновленную резолюцию Ассамблеи о Плана AFI SECFAL, представленную в добавлении С к документу WP/63 (Совет).

56. Подчеркнув, что акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации затрагивают все государства, делегат Мозамбика подтвердил неизменную поддержку Плана AFI SECFAL со стороны его государства. Говоря о пункте 3.4 документа WP/288 Revision No.1 (АКГА), он вновь заявил о необходимости согласования различных видов технической помощи в регионе AFI и расширения сотрудничества между заинтересованными сторонами и партнерами в целях оптимизации имеющихся ресурсов и сокращения дублирования усилий.

57. Ввиду позитивного воздействия реализации Плана AFI SECFAL на положение дел в области авиационной безопасности в африканских государствах делегат Сенегала повторил

содержащийся в документе WP/288 Revision No.1 призыв к ИКАО продолжать играть ведущую роль в поддержке и реализации этого Плана.

58. Делегат Мали указал, что он полностью поддерживает меры, предложенные в обоих документах, в связи с сохраняющейся террористической угрозой в регионе AFI.

59. Выразив поддержку в отношении документа WP/288 Revision No.1 (АКГА), наблюдатель от КАНСО высоко оценил координацию усилий и деятельности по оказанию помощи в Африке, ярким примером которой является План AFI SECFAL. Он призвал ИКАО и государства оказывать максимальную поддержку Плану AFI SECFAL для обеспечения его дальнейшего прогресса и успеха.

60. Подводя итоги обсуждения Плана AFI SECFAL, Председатель указал, что Исполнительный комитет отметил достигнутый прогресс в осуществлении Плана, описанный в документе WP/63 (Совет). Он подчеркнул важность создания региональных механизмов для решения задач в области авиационной безопасности и упрощения формальностей в Африке, необходимость укрепления и координирования миссий по оказанию технической помощи в Африке в рамках системы AFI-CES и совместной работы для недопущения дублирования усилий по оказанию помощи государствам Африки при реализации ГПАБ и региональных целей, а также усилий, предпринимаемых в целях обеспечения политической воли. Исполнительный комитет одобрил предложение обновить резолюцию Ассамблеи А39-38 о Плане AFI SECFAL, настоятельно призвав государства – члены региона AFI взять на себя обязательства по достижению целей и решению задач Плана AFI SECFAL. Он также отметил необходимость продолжения стратегии мобилизации ресурсов в сочетании с кампанией Совета и Секретариата ИКАО, направленной на увеличение объема финансовых ресурсов, необходимых для обеспечения устойчивости механизма финансирования для эффективной реализации Плана AFI SECFAL.

61. В связи с документом WP/288 Revision No.1 (АКГА) Исполнительный комитет высоко оценил достигнутый прогресс в осуществлении Плана AFI SECFAL. В частности, он подчеркнул важность создания системы AFI-CES в качестве средства оказания помощи африканским государствам и поддержал реализацию программы работы, а именно вклад группы экспертов в деятельность в рамках Плана AFI SECFAL и АКГА по оказанию помощи африканским государствам посредством технических миссий по существующим или потенциальным вопросам SSeC, а также по другим недостаткам в сфере авиационной безопасности и упрощения формальностей.

Пункт 24 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность

62. Исполнительный комитет рассмотрел пункт 24 повестки дня на основе одного основного документа WP/66 (*Политика и деятельность в области технического сотрудничества в период 2016–2018 гг.*), представленного Советом.

63. Директор Управления технического сотрудничества (Д/ТСВ) представил документ WP/66, который содержит общий обзор деятельности в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО за текущий трехлетний период и обновленную информацию о реализации политики и стратегии ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи. Поскольку Программа технического сотрудничества является постоянным приоритетным направлением деятельности ИКАО, в добавлении А к документу приводится анализ результатов выполнения Программы как с финансовой точки зрения, так и с точки зрения показателей деятельности за трехлетний период, в добавлении В представляются результаты деятельности

Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) за отчетный период, а в добавлении С приводится информация о достигнутых результатах в разбивке по стратегическим целям. В документе также содержится информация о значительных разработках, осуществленных ТСВ в течение данного трехлетнего периода, которые укрепили приверженность ИКАО постоянному повышению роли Управления как поставщика дополнительных видов обслуживания, включая успешный переход его системы менеджмента качества на стандарт ИСО 9001:2015 и продолжающуюся разработку системы управления бизнес-процессами (BPMS), предназначенной для содействия мониторингу процесса реализации всех текущих проектов в режиме реального времени и представления подробной отчетности по ним. В документе также упоминается об утверждении Советом *Политики ИКАО в области санкций в отношении поставщиков* и усилении контроля за деятельностью в области закупок и сообщалось о разработке плана привлечения талантов для решения проблемы существующего дефицита основных авиационных специалистов и о продолжающемся осуществлении Программы ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров (IPAV).

64. На стратегическом уровне в документе отмечается усиление мер по обеспечению качества с участием соответствующих управлений и возложение новых информационно-разъяснительных функций на региональные бюро в результате проведения комплексного анализа существующих организационных и административных механизмов, регулирующих техническое сотрудничество и оказание технической помощи в ИКАО. В нем также отмечается одобрение Советом предложения о включении Международного информационно-координационного центра подготовки авиационного персонала (GAT) в структуру ТСВ и принятие им решения о необходимости согласования до конца 2020 года принципов деятельности ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи.

65. На оперативном уровне в документе подчеркивается, что первоочередной задачей Программы технического сотрудничества ИКАО остается содействие глобальному согласованному выполнению SARPS ИКАО, с тем чтобы все государства могли пользоваться значительными социально-экономическими выгодами, связанными с безопасным, надежным и устойчивым воздушным транспортом. В нем также подчеркивается, что Секретариат активизирует усилия по оказанию поддержки развивающимся странам посредством Программы технического сотрудничества ИКАО в рамках инициативы NCLB Организации.

66. Кроме того, с учетом необходимости внесения изменений редакционного характера в резолюцию A39-16 Ассамблеи *"Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи"* в документе предлагается несколько обновленный текст резолюции для принятия Ассамблеей.

67. В документе WP/66 Ассамблее предлагается:

- a) напомнить государствам-членам, рассматривающим возможности развития или укрепления своей инфраструктуры гражданской авиации, о преимуществах использования Программы технического сотрудничества ИКАО для реализации национальных проектов в сфере гражданской авиации;
- b) настоятельно призвать государства-члены при реализации проектов развития гражданской авиации посредством ИКАО уделять первоочередное внимание результатам и рекомендациям УППКБП и УППАБ, а также выводам и решениям региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) в целях устранения выявленных недостатков, решения вопросов SSC SSeC и расширения возможностей для совершенствования во всех областях

- деятельности гражданской авиации, внося при этом непосредственный вклад в достижение всех стратегических целей ИКАО;
- c) настоятельно призвать государства-члены на постоянной основе предоставлять в рамках Программы IPAV финансовые и людские ресурсы для создания в государствах-бенефициариях возможностей для внедрения SARPS ИКАО, а также содействовать самодостаточности и развитию;
 - d) поручить Генеральному секретарю продолжать повышать информированность государств, частных организаций и доноров о преимуществах обращения к ИКАО за помощью при реализации проектов по наращиванию потенциала и развитию инфраструктуры в области гражданской авиации;
 - e) принять пересмотренное "*Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи*", изложенное в добавлении D к документу, которое заменяет резолюцию A39-16 Ассамблеи.

68. Принято к сведению, что на рассмотрение был внесен также информационный документ WP/109 (*Основные итоги деятельности регионального проекта ИКАО-МАК за 20 лет*), представленный МАК.

Обсуждение

69. В связи с документом WP/66 (Совет) делегат Португалии обратила внимание на документ WP/107 Revision No. 1 (*Поддержка инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания"*), представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЕм и поддержанный Новой Зеландией и Канадой), который обсуждался в ходе предыдущего рассмотрения Исполнительным комитетом пункта 20 повестки дня (EX/2). Она отметила, что в этом документе содержится призыв улучшить координацию всей деятельности, связанной с техническим сотрудничеством и технической помощью, в целях повышения эффективности и недопущения дублирования усилий. В нем также подчеркивается необходимость координации такой деятельности с донорами посредством, в частности, ASIAP.

70. Делегат Португалии напомнила, что в пункте b) документа WP/66 содержится настоятельный призыв к государствам-членам при реализации проектов развития гражданской авиации посредством ИКАО уделять первоочередное внимание результатам и рекомендациям УППКБП и УППАБ, а также выводам и решениям, в частности, PIRG и RASG. Делегат Португалии подчеркнула, что, согласившись с тем, что выводы и рекомендации УППКБП должны использоваться в качестве отправной точки в таких проектах, авторы и соавторы документа WP/107 Revision No.1 рекомендовали более реалистичный подход, учитывающий инфраструктуру управления гражданской авиацией и людские ресурсы государств, поскольку желательно создать надежные системы контроля за обеспечением безопасности полетов, которые были бы устойчивыми и адаптируемыми. Они высказались за то, чтобы основное внимание уделялось решению первоочередных задач в области безопасности полетов, определенных PIRG и RASG. Делегат Португалии предложила рассмотреть вопрос об отражении этих рекомендаций в предлагаемом пересмотренном *сводном заявлении о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи*, содержащемся в добавлении D к документу WP/66.

71. Делегаты Колумбии, Никарагуа, Мексики, Уругвая, Республики Корея, Панамы, Кубы, Перу, Испании, Коста-Рики и Гватемалы поддержали документ WP/66 (Совет). При этом делегат Колумбии выразил признательность ТСВ за эффективную работу по осуществлению Программы технического сотрудничества ИКАО в течение нынешнего трехлетнего периода.

72. Делегат Никарагуа высоко оценил расширенный формат документа, который обеспечивает более подробное описание осуществления политики и стратегии ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи.

73. Подтвердив, что ТСВ имеет отличную репутацию, делегат Мексики подчеркнул, что его государство вполне удовлетворено его услугами. Мексика поддерживает действия, предложенные в документе WP/66, включая принятие предлагаемого пересмотренного сводного заявления, и призывает государства, которые еще не использовали Программу технического сотрудничества ИКАО, сделать это.

74. Отметив, что ее государство поддерживает данную Программу, делегат Уругвая обратила внимание на осуществленный в рамках Программы в 2018-2019 годах проект технического сотрудничества, связанный с подготовкой Генерального плана развития гражданской авиации Уругвая (САМР) для руководства модернизацией его системы гражданской авиации (проект URU17801). Уругвай считает, что стратегия, предлагаемая в документе WP/66, позволит ТСВ еще лучше удовлетворять будущие потребности и требования государств-членов.

75. Делегат Республики Корея подчеркнул, что его государство поддерживает ICAV и привержено постоянному участию в добровольных фондах ИКАО, таких как Фонд безопасности полетов ИКАО (SAFE) и Фонд авиационной безопасности (AVSEC), для поддержки реализации стратегических целей Организации.

76. Делегат Панамы подчеркнул, что его государство поддерживает деятельность ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи, описанную в документе WP/66, поскольку она расширяет возможности государств по внедрению SARPS, что имеет ключевое значение для обеспечения безопасной, надежной и устойчивой системы воздушного транспорта.

77. Делегат Кубы подчеркнул, что техническое сотрудничество и техническая помощь имеют чрезвычайно важное значение и что государства могут извлечь из этого многочисленные выгоды.

78. Признавая высокое качество услуг, предоставляемых ТСВ, делегат Перу подчеркнул необходимость продолжения процесса постоянного совершенствования в рамках его системы менеджмента качества, о которой говорится в пункте 1.6 документа WP/66.

79. Делегат Испании отметил, что обеспечение технического сотрудничества и технической помощи является одной из трех основных функций ИКАО, а двумя другими являются установление стандартов и проведение проверок по линии УППКБП и УППКБП. Отметив, однако, что Ассамблея рассматривает вопросы технического сотрудничества и технической помощи в рамках двух отдельных пунктов повестки дня, он подчеркнул важность скоординированного рассмотрения ИКАО этих двух вопросов.

80. Высоко оценив деятельность по Программе технического сотрудничества, осуществляемую ТСВ в текущем трехлетии, о которой подробно говорится в документе WP/66, делегат Коста-Рики призвал ИКАО продолжать содействовать развитию услуг ТСВ, в том числе через региональные бюро, которые тесно взаимодействуют с государственными органами гражданской авиации.

81. Делегат Гватемалы призвал ТСВ продолжать оказывать поддержку государствам в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО, в частности развивающимся странам его региона (НАСС).

82. Д/ТСВ указал, что Секретариат рассмотрит пути улучшения координации между техническим сотрудничеством и технической помощью в целях повышения эффективности и действенности с учетом высказанных замечаний. Он подчеркнул, что Секретариат приветствует возможность работать с государствами в целях выработки долгосрочных решений по выводам УППКБП и УППАБ, а также дальнейшего укрепления их потенциала в сфере контроля.

83. Генеральный секретарь поблагодарила государства-члены за их доверие ТСВ при осуществлении своих проектов в области гражданской авиации и за выражение ими удовлетворения услугами ТСВ. Напомнив о мерах, принятых в течение нынешнего трехлетнего периода для повышения качества и подотчетности проектов, осуществляемых ТСВ, она выразила уверенность в том, что в предстоящем трехлетии будут достигнуты еще более высокие результаты с точки зрения предоставления услуг государствам.

84. Отметив, что недавно назначенный директор ТСВ представил концепцию рационализации деятельности ТСВ, Генеральный секретарь указала, что в настоящее время осуществляется ряд инициатив. В этой связи она особо отметила предстоящее внедрение доступной для государств онлайн-платформы, которая облегчит финансовый и оперативный мониторинг этапов реализации проектов в режиме реального времени и тем самым повысит прозрачность как для государств-бенефициариев, так и для доноров. Генеральный секретарь отметила, что на основе накопленного опыта Секретариат планирует изучить вопрос о разработке в следующем трехлетнем периоде аналогичной онлайн-платформы для добровольных взносов с целью повышения прозрачности.

85. Поводя итоги обсуждения, Председатель указал, что Исполнительный комитет отметил, что результаты оперативной деятельности в рамках Программы ИКАО по техническому сотрудничеству за отчетный период 2016–2018 гг. вызывают постоянный интерес у государств, доноров и частных организаций, при этом общий объем освоения Программы составил 356,2 млн долл. США и было реализовано в среднем 107 проектов в год в более 138 государствах и 10 организациях во всех регионах. В рамках оперативной деятельности Программа играла важную роль в оказании поддержки государствам-членам в привлечении 1061 международного специалиста для работы на местах, найме 2566 национальных экспертов, проведении подготовки 19 565 авиационных специалистов гражданской авиации, а также в закупке основного оборудования для гражданской авиации на сумму 217,3 млн долл. США.

86. Исполнительный комитет приветствовал принятые Управлением технического сотрудничества в текущем трехлетии меры, направленные на повышение качества предоставляемых государствам-членам услуг за счет большей прозрачности, подотчетности и высочайших стандартов качества. Следует отметить, что особо актуальным стало приведение системы менеджмента качества Управления в соответствие с требованиями Стандарта 9001:2015, а также разработка и усиление мер по обеспечению качества проектов технического сотрудничества и технической помощи путем расширения их сферы охвата, перераспределения функций и обязанностей, участия основных заинтересованных сторон ИКАО и новых информационно-разъяснительных функций региональных бюро. Исполнительный комитет был проинформирован о внедрении в ближайшее время доступной для государств онлайн-платформы, которая облегчит финансовый и оперативный мониторинг в режиме реального времени этапов реализации проектов.

87. Признавая важность обмена информацией, приоритизации потребностей и мобилизации ресурсов для мероприятий по наращиванию потенциала, Исполнительный комитет рекомендовала Ассамблее призвать государства, международные организации и доноров объединить усилия в деле оказания целенаправленной поддержки на региональном или государственном уровне за счет инициатив по сотрудничеству, таких как Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP), и поддержал предложение о централизованной координации и контроле внутри ИКАО.

88. Принимая во внимание функции ИКАО по разработке стандартов, проведению проверок и оказанию технической помощи, Исполнительный комитет признал необходимость в дальнейшем согласовании мероприятий в области технической помощи и технического сотрудничества, с тем чтобы обеспечить гармонизированный, последовательный и действенный подход со стороны различных органов в рамках Организации, участвующих в оказании поддержки реализации во избежание ненужного дублирования, конфликта интересов и конкуренции в отношении ограниченных ресурсов.

89. Исполнительный комитет признал, что первоочередной задачей по-прежнему остается содействие глобальной гармонизации внедрения SARPS ИКАО, с тем чтобы все государства имели доступ к значительным социально-экономическим выгодам безопасного, надежного и устойчивого воздушного транспорта. Секретариат приложит дополнительные усилия в деле оказания поддержки развивающимся странам с помощью Программы технического сотрудничества ИКАО в рамках инициативы NCLB Организации. Вследствие этого Исполнительный комитет рекомендовал Ассамблее по-прежнему поддерживать данную Программу, признав ее важность для сотрудничества и мероприятий по наращиванию потенциала, направленных на оказание помощи государствам в совершенствовании их систем гражданской авиации и смежной инфраструктуры, а также на укрепление их потенциала в области людских ресурсов.

90. Исполнительный комитет предложил Ассамблее предпринять действия, предложенные Советом в документе WP/66 (см. пункт 67 выше), включив в них также следующий новый пункт действий e): "поручить Генеральному Секретарю улучшать координацию и согласование мероприятий в области технической помощи и технического сотрудничества, с тем чтобы обеспечить гармонизированный, последовательный и действенный подход среди различных органов внутри Организации, занятых в оказании поддержки внедрению во избежание тем самым ненужного дублирования, конфликта интересов и конкуренции в отношении ограниченных ресурсов." При этом Исполнительный комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием пересмотренное *"Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи"*, изложенное в добавлении D к документу WP/66, которое заменяет резолюцию A39-16 Ассамблеи, с учетом рассмотрения изменений, предложенных делегатом Португалии (см. пункт 70 выше).

Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

91. Исполнительный комитет приступил к рассмотрению пункта 26 повестки дня. Обсуждение было сосредоточено на вопросах коммерческих космических полетов и инноваций, которые были изложены в двух основных документах WP/15 и WP /14, представленных Советом, и в соответствующих документах, представленных государствами и международными организациями.

Коммерческие космические полеты

92. C/PRC представил документ WP/15 [*Доклад о коммерческих космических перевозках (CST)*], в котором содержится обзор процесса возникновения CST и их частичного совпадения с существующим сектором воздушного транспорта. В документе подчеркивается, что, хотя деятельность в сфере CST пока еще не осуществляется на регулярной основе, важно учитывать ее развитие и наблюдать за ней, поскольку в следующем десятилетии она может стать регулярной, и описывается связанная с этим работа, уже проделанная ИКАО. В нем отмечается, что этот вопрос был рассмотрен на Тринадцатой Аэронавигационной конференции (AN-Conf/13), при этом особое внимание было уделено областям, в которых деятельность этих двух секторов пересекается. Поскольку этот вопрос в целом не является чисто техническим по своему характеру, важно подтвердить результаты Конференции Conf/13 на политическом уровне. С этой целью Ассамблее было предложено рассмотреть и принять проект резолюции по CST, изложенный в добавлении к документу WP/15. Было подчеркнуто, что деятельность, упомянутая в документе, будет осуществляться при наличии средств в бюджете Регулярной программы 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов.

93. Наблюдатель от ИАТА представил документ WP/126 (*Интеграция производства коммерческих космических полетов*), который был представлен ИФАТКА, ИФАЛПА и ИАТА. В документе отмечается, что развитие в области коммерческих космических полетов и прогнозы роста, как воздушного движения, так и производства коммерческих космических полетов вызывают серьезную озабоченность в авиационном сообществе. В нем говорится, что характер запусков и возвращения коммерческих космических аппаратов приведет к закрытию больших районов воздушного пространства на различные периоды времени, и подчеркивается, что такие операции, следовательно, не должны считаться приемлемыми с учетом прогнозируемого роста перевозок в обоих секторах. В нем также подчеркивается, что если никаких изменений не произойдет, то это будет препятствовать эффективному производству полетов и несоразмерно повлияет на коммерческую авиацию и других пользователей воздушного пространства. К тому же, то, как используются ограничения воздушного пространства, связанные с такими космическими полетами, создает дисбаланс, при котором одна отрасль получает приоритет над другой. В документе отмечается, что для обеспечения безопасной и эффективной интеграции этой деятельности в существующее воздушное пространство, особенно в зонах над открытым морем, относящихся к государствам, ИКАО необходимо при поддержке отрасли разработать стандарты, инструктивный материал и политику, касающиеся таких вопросов, как разделение или ограничения воздушного пространства и взимание сборов.

94. В документе WP/126 Ассамблее предлагается:

- a) предложить государствам принять к сведению развитие коммерческой космической деятельности и признать, что эта деятельность должна быть безопасно и эффективно интегрирована в существующее воздушное пространство;
- b) обратиться к ИКАО с просьбой официально оформить разработку положений об интеграции производства коммерческих космических полетов в контролируемое воздушное пространство.

Обсуждение

95. В связи с документом WP/15 (Совет) делегат Новой Зеландии поддержал предложение ИКАО о мониторинге прогресса и эволюции CST в целях решения возникающих проблем по мере расширения области пересечения деятельности CST и международной

гражданской авиации. Он признал, что ИКАО и авиационный сектор имеют большой опыт в создании полномасштабной нормативно-правовой базы и системы сотрудничества для работы с коммерческими операторами и обеспечения соответствующего взаимодействия. Делегат Новой Зеландии также отметил, что Комитет Организации Объединенных Наций по использованию космического пространства в мирных целях (КОПУОС) является основным форумом для разработки международных норм и руководящих принципов использования космического пространства, который накопил большой опыт в этой области. Поэтому он считает, что ключевым компонентом роли ИКАО в области CST должна быть постоянная координация и сотрудничество между ИКАО, Управлением Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства (УВКП) и КОПУОС.

96. Говоря о документе WP/126 (ИФАТКА, ИФАЛПА, ИАТА), делегат Новой Зеландии подчеркнул, что как запускающее государство и регулятор Новая Зеландия серьезно относится к воздействию коммерческих космических полетов на авиационную деятельность. Она признает, что введение запретных зон может оказывать неблагоприятное воздействие на авиационный сектор и эффективное использование воздушного пространства. Новая Зеландия надеется на сотрудничество с ИКАО и другими организациями в целях обеспечения безопасного и эффективного управления воздушным пространством и будет приветствовать руководящие указания и информацию о наилучших способах удовлетворения конфликтующих требований в отношении воздушного пространства по мере дальнейшего расширения коммерческих космических полетов.

97. Делегат Канады указал, что, хотя его государство полностью поддерживает совместное использование воздушного пространства для осуществления коммерческих космических полетов и космических операций безопасным и эффективным образом, оно считает, что это преждевременно и что ИКАО следует более тщательно изучить данный вопрос, прежде чем разрабатывать положения об интеграции коммерческих космических полетов в контролируемое воздушное пространство. Поэтому Канада не может поддержать пункт действий b) в документе WP/126 (ИФАТКА, ИФАЛПА, ИАТА) до тех пор, пока не будет проведена более детальная оценка вопроса пересечения коммерческой космической деятельности, безопасности международной аэронавигации и управления воздушным движением по отношению к мандату ИКАО и других международных организаций, учреждений и комитетов, таких как Международный союз электросвязи (МСЭ) и КОПУОС. Поэтому Канада рекомендует ИКАО провести эту работу до выделения ресурсов на разработку каких-либо положений или руководящих принципов, касающихся коммерческих космических полетов.

98. Делегат Франции отметил, что его государство одобряет оба документа, которые совместимы с европейской позицией, изложенной в документе WP/86 (*Новые участники воздушного движения*), представленном Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, других государств-членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем. Этот документ, содержащий предлагаемую резолюцию Ассамблеи о новых участниках воздушного движения, был представлен Технической комиссии для рассмотрения. Обратив внимание на пункт действий b) в документе WP/126 (ИФАТКА, ИФАЛПА, ИАТА), делегат Франции вновь заявил, что коммерческие космические полеты создают проблему в уже перегруженном воздушном пространстве, и указал, что, хотя конечной целью является "интеграция" коммерческих космических полетов в контролируемое воздушное пространство, его государство считает более уместным на данном этапе говорить об их "использовании" в воздушном пространстве – термин, употребляемый в рекомендации AN-Conf/13 5.5/2 "*Коммерческий космический транспорт*" (CST) (см. WP/15, п. 1.3). Он подчеркнул, что Франция поддерживает дальнейший анализ и разработку ИКАО руководящих принципов в тех областях, где международные CST пересекаются с международной гражданской авиацией, с тем чтобы обеспечить возможность использования CST. Она предлагает ИКАО при проведении этой

работы координировать действия с УВКП и использовать существующие национальные и субнациональные правила.

99. Делегат Австралии вновь заявил, что крайне важно, чтобы взаимодействие между деятельностью обычной авиации и расширяющейся деятельностью, связанной с коммерческими космическими полетами, тщательно регулировалось в интересах безопасности обычной гражданской авиации. Он подчеркнул, что в центре внимания ИКАО должно быть именно это взаимодействие, а не какое-либо расширение мандата или деятельности Организации. Поэтому Австралия считает, что основное внимание в деятельности ИКАО должно быть сосредоточено на обмене информацией и распространении передовой практики и что на данном этапе ей следует прекратить разработку правил или положений в области CST.

100. Делегат Бразилии одобрил это выступление, а также выступление делегата Канады.

101. Делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что его государство в принципе поддерживает документы WP/15 (Совет) и WP/126 (ИФАТКА, ИФАЛПА, ИАТА) и одобряет позицию, выраженную делегатом Канады. Соединенные Штаты Америки признают, что для глобального расширения коммерческих космических полетов они должны осуществляться через существующее воздушное пространство максимально безопасным и эффективным способом и что ИКАО является форумом для разработки глобальных положений, касающихся безопасности и эффективности гражданского контролируемого воздушного пространства. Вместе с тем они полагают, что ИКАО не является подходящим форумом для разработки положений по конкретным коммерческим космическим полетам. Соединенные Штаты Америки разделяют высказанное многими государствами мнение о том, что ИКАО следует вместо этого сосредоточить внимание на безопасной и эффективной интеграции коммерческих космических аппаратов при их прохождении через контролируемое гражданское воздушное пространство.

102. Поддержав документ WP/15, делегат Мексики заявил, что в настоящее время ИКАО не следует выходить за рамки действий, которые предусмотрены в проекте резолюции Ассамблеи по CST, прилагаемом к документу, а именно консультации с государствами по вопросу о роли ИКАО по отношению к CST, координация деятельности с государствами, правительственными и неправительственными организациями, частным сектором, научными кругами и соответствующими учреждениями системы ООН в целях мониторинга прогресса и эволюции CST и решения возникающих вопросов, включая влияние на полеты международной гражданской авиации. Он заявил, что пункт действий b) в документе WP/126 (ИФАТКА, ИФАЛПА, ИАТА), где содержится просьба к ИКАО разработать положения об интеграции коммерческих космических полетов в контролируемое воздушное пространство, является слишком амбициозным. Предложив на данный момент отложить принятие таких мер, делегат Мексики указал, что следующая Ассамблея, при необходимости, могла бы рассмотреть этот вопрос более подробно с учетом развития событий в течение трехлетнего периода.

103. Делегат Нигерии также одобрил документ WP/15.

104. Делегат Австрии выразил признательность за обзор процесса возникновения CST, представленный в документе WP/15. Чтобы подчеркнуть важность поддержания тесных связей между ИКАО и УВКП во избежание каких-либо расхождений в решении вопроса CST, он предложил внести в прилагаемый проект резолюции Ассамблеи следующие поправки: добавить новый пункт преамбулы, отражающий актуальность мандатов УВКП и КОПУОС в решении этого вопроса, и изменить формулировку пункта 1 постановляющей части, чтобы указать на необходимость разработки Организацией в координации с УВКП руководящих принципов в тех областях, где деятельность в сфере международных CST пересекается с международной

гражданской авиацией, в соответствии с пунктом с) рекомендации 5.5/2 AN-Conf/13 (см. п. 1.3 документа WP/15). C/PRC поддержал предложенные поправки к проекту резолюции Ассамблеи.

105. Одобрив документ WP/15 (Совет), делегат Испании указал, что он разделяет мнения, высказанные делегатами Мексики и Австрии. Что касается документа WP/126 (ИФАТКА, ИФАЛПА, ИАТА), то он предложил внести поправку в пункт b), чтобы просить ИКАО в рамках ее программы работы на следующий трехлетний период провести оценку развития событий в области коммерческой космической деятельности на основе информации, предоставленной Организации, с целью возможной интеграции коммерческих космических полетов в контролируемое воздушное пространство.

106. Сославшись на соответствующее обсуждение в Технической комиссии, делегат Российской Федерации заявил, что правовые аспекты коммерческих космических полетов должны рассматриваться ИКАО в координации с УВКП.

107. Выразив поддержку в отношении документа WP/126 (ИФАТКА, ИФАЛПА, ИАТА), наблюдатель от КАНСО подчеркнул, что его организация, как признанный мировой голос отрасли управления воздушным движением, обладает необходимым опытом для оказания помощи ИКАО и ее государствам-членам в интеграции коммерческих космических полетов в существующее воздушное пространство.

108. Президент Совета напомнил, что Совет провел обстоятельное обсуждение проекта текста документа WP/15 до его утверждения для представления Ассамблее и согласился с важностью того, чтобы ИКАО обеспечила нормативную основу для обсуждения технических аспектов CST, которое состоялось на AN-Conf/13. Обратив внимание на проект резолюции Ассамблеи, прилагаемый к этому документу, он подчеркнул, что он призван обеспечить нормативную основу для технической работы, связанной с CST, которая на данном этапе ограничивается обменом инструктивным материалом, передовой практикой и национальными положениями, касающимися коммерческих космических полетов через контролируемое воздушное пространство. Что касается предложения делегата Австрии о новом пункте преамбулы, то Президент Совета сказал, что вместо ссылки на актуальность мандатов УВКП и КОПУОС в решении вопроса о CST, которые могут быть не охвачены должным образом, в нем следует указать на необходимость сотрудничества между ИКАО и этими органами ООН в соответствии с пунктом 2 постановляющей части проекта резолюции Ассамблеи. Он пояснил, что упоминание в пункте 2 постановляющей дальнейшей координации деятельности, в частности с соответствующими учреждениями системы ООН, охватывает КОПУОС, УВКП и МСЭ. Президент Совета поддержал предложенную делегатом Австрии поправку к пункту 1 постановляющей части, чтобы указать на необходимость разработки ИКАО руководящих принципов в координации с УВКП.

109. Что касается пункта действий b) в документе WP/126 (ИФАТКА, ИФАЛПА, ИАТА), то Президент Совета указал, что, хотя он понимает обеспокоенность отрасли в связи с обращением к ИКАО с просьбой официально оформить разработку положений об интеграции коммерческих космических полетов в контролируемое воздушное пространство, Конференция AN-Conf/13 пришла к выводу, что в настоящее время ни одно государство-член ИКАО не имеет хорошо разработанных правил, которые могли бы послужить основой для таких положений. Отметив, что этот вопрос будет продолжать развиваться в период до следующей Ассамблеи в 2022 году, он вновь подчеркнул важность того, чтобы ИКАО обеспечила нормативную основу для технической работы, связанной с CST, в форме упомянутой измененной резолюции Ассамблеи.

110. Подводя итоги обсуждения вопроса о коммерческих космических полетах, Председатель указал, что Исполнительный комитет считает важным осуществлять мониторинг

перевозок CST, поскольку в следующем десятилетии они могут стать регулярными. Он принял к сведению уже проделанную ИКАО работу, описанную в документе WP/15 (Совет), и согласился с тем, что число коммерческих космических полетов увеличивается, как и воздействие этих полетов на международную гражданскую авиацию. Исполнительный комитет также принял к сведению, что упомянутая в документе A40-WP/15 деятельность будет осуществляться при условии наличия ресурсов в бюджете Регулярной программы на 2020–2022 гг. и/или за счет внебюджетных взносов.

111. Исполнительный комитет согласился с тем, что проект резолюции Ассамблеи по CST, прилагаемый к документу WP/15, следует изменить согласно предложению Президента Совета (см. пункт 108 выше).

112. Что касается документа WP/126 (ИФАТКА, ИФАЛПА, ИАТА), то Исполнительный комитет отметил, что Конференция AN-Conf/13 обсудила вопрос о разработке положений по интеграции коммерческих космических полетов в контролируемое воздушное пространство и пришла к выводу, что в настоящее время ни в одном из государств – членов ИКАО нет хорошо разработанных правил, которые могли бы составить основу таких положений. Тем не менее, Конференция рекомендовала государствам обмениваться любой соответствующей практикой в отношении пересечения космических полетов и полетов авиации, с тем чтобы поддерживать как можно более высокий уровень безопасности полетов. Исполнительный комитет согласился с позицией AN-Conf/13.

Инновации

113. C/PRC представил документ WP/14 (*Инновации в сфере авиации*), в котором подчеркивается, что в авиационной отрасли быстро распространяются новые технологии и концепции деятельности и что эти инновации имеют существенный потенциал для повышения уровня безопасности полетов, авиационной безопасности, устойчивости, доступности и экономичности во всем мире. В нем далее отмечается, что они также могут привести к созданию более эффективных и рациональных процессов регулирования авиационной деятельности. Поэтому очень важно, чтобы глобальный сектор международной гражданской авиации принял своевременные меры по мониторингу и оценке этих новшеств в целях получения выгод, которые они могут обеспечить, и чтобы ИКАО с самого начала не оставляла ни одну страну без внимания в этом отношении. В этой связи для принятия был предложен новый проект резолюции Ассамблеи, ключевым элементом, которого является пункт 2 постановляющей части, в котором Совету поручается "оценить потребность в совершенствовании процессов Организации, в том числе связанных с разработкой и внедрением глобальных стратегий и стандартов, а также объем требуемых для этого ресурсов, в целях соответствия темпам инноваций, которые оказывают воздействие на устойчивое развитие гражданской авиации;". C/PRC отметил, что большинство представленных документов об инновациях в сфере авиации содержат соответствующую информацию, которую Совету следует учитывать при проведении данной оценки.

114. Делегат Доминиканской Республики представил документ WP/383 (*Потенциальная возможность использования программного обеспечения с открытым исходным кодом в рамках глобальной аэронавигационной системы*), в котором говорится о потенциальной возможности использования свободного программного обеспечения с открытым исходным кодом (FOSS) для развития глобальной аэронавигационной системы, а также о важности рассмотрения ИКАО вопроса о партнерстве с фондами программного обеспечения с открытым исходным кодом для содействия этому процессу.

115. В документе WP/383 Ассамблее предлагается:

- a) поручить ИКАО рассмотреть проекты программного обеспечения с открытым исходным кодом для поддержки внедрения будущих аэронавигационных систем;
- b) поручить ИКАО рассмотреть вопрос о партнерстве с фондами программного обеспечения с открытым исходным кодом для оказания содействия в планировании, разработке и/или внедрении программного обеспечения с открытым исходным кодом в рамках глобальной авиационной системы.

116. Делегат Франции внес на рассмотрение документ WP/113 (*Возможности нового взаимодействия между ИКАО и авиационной отраслью*), представленный Францией, Италией и Швецией. В документе отмечается, что в авиационной отрасли происходят быстрые изменения с точки зрения технологий, новых угроз и общественных ожиданий и что государствам и Организации все труднее поспевать за темпами этих изменений. В этой связи в документе Совету предлагается незамедлительно установить регулярный диалог высокого уровня с отраслью посредством Консультативного совета по инновациям (ICB), который будет давать Совету стратегические рекомендации, касающиеся инноваций в сфере авиации. В документе указаны ключевые принципы механизмов управления, включая председательство, членство, периодичность заседаний, расходы и результаты. Подчеркнув, что решение о таких механизмах будет приниматься Советом, делегат Франции отметил, что доклады и рекомендации ICB будут представляться Совету для рассмотрения и принятия решения. Он подтвердил, что ИКАО может только выиграть от получения стратегически важных экспертных знаний видных представителей авиационной отрасли, которые находятся в авангарде инноваций и их интеграции в гражданскую авиацию. Делегат Франции далее отметил, что создание ICB является одним из способов реализации положений итогового заявления недавно состоявшегося пятого Всемирного форума ИКАО по вопросам авиации (IWAF/5), в котором содержится призыв к налаживанию стратегического диалога, основанного на широком участии, которым будет поощряться дальнейшее сотрудничество в области инноваций.

117. В соответствии с документом WP/113 делегат Франции предложил расширить проект резолюции Ассамблеи об инновациях в сфере авиации, прилагаемый к документу WP/14 (Совет), путем включения нового пункта постановляющей части следующего содержания: "*порукает Совету срочно рассмотреть вопрос о создании регулярного органа высокого уровня с участием отрасли для предоставления Совету стратегических рекомендаций относительно инноваций в авиации.*"

118. В документе WP/113 Совету предлагается:

- a) рассмотреть предложение, подробно изложенное в разделах 4 и 5 документа, о повышении уровня участия авиационной отрасли в работе ИКАО, что поможет ИКАО более оперативно реагировать на возникающие проблемы в авиационном секторе;
- b) принять резолюцию Ассамблеи о создании Консультативного совета по инновациям (ICB) под председательством представителя отрасли, как предусмотрено в добавлении к документу.

119. Делегат Сингапура внес на рассмотрение документ WP/320 (*Единый подход к внедрению технических достижений в авиации*), представленный Сингапуром в соавторстве с Австралией, Маршалловыми Островами, Науру, Островами Кука, Палау, Папуа – Новой Гвинеей, Самоа, Соединенным Королевством, Тринидадом и Тобаго и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО). В документе кратко излагается содержание

дискуссий между ведущими специалистами в области международной авиации на 7-м Всемирном форуме руководителей ведомств гражданской авиации (WCACEF/7) (Сингапур 8–10 апреля 2019 года) на тему "*Развитие авиации: построим наше будущее вместе*". В документе отмечается, что на Форуме был достигнут консенсус о том, что технические достижения становятся все более распространенными и доступными и что ограничение их использования лишает людей потенциальной возможности реализации преимуществ безопасной и эффективной авиации и ведет к замедлению глобальных темпов устойчивого развития. Участники согласились с тем, что новые технические средства и инновации открывают новые возможности и пути для дальнейшего ускорения развития авиации, включая удовлетворение спроса на пропускную способность, который, как ожидается, превысит прогнозируемые темпы роста объема воздушных перевозок в будущем. Был достигнут консенсус относительно того, что новые технические средства предназначены для использования всеми государствами согласно принципу "ни одна страна не остается без внимания". В частности, развивающиеся и наименее развитые государства могут модернизировать свои устаревшие системы с помощью технических достижений в таких областях, как использование дронов для обеспечения воздушного сообщения с удаленными и недоступными районами.

120. Участники признали, что существуют также проблемы и риски, включая применение прорывных технологий нетрадиционными участниками воздушного движения и неадекватность существующих систем и процессов для адаптации к новому цифровому миру. Было также признано, что регулирование отстает от темпов внедрения технических достижений и инноваций. В целях использования технических достижений и инноваций для создания устойчивой международной авиационной экосистемы Форум рекомендовал: директивным и регулирующим органам принять сбалансированный и основанный на оценке факторов риска подход к техническим достижениям и инновациям и эффективные механизмы оценки и снижения риска; сохранить фундаментальные принципы и нормы, лежащие в основе деятельности гражданской авиации, для руководства разработкой и внедрением новых технических средств и инноваций; расширять сотрудничество между регулируемыми органами и между регулируемыми органами и отраслью, чтобы создавать сообщества специалистов для обмена экспертными знаниями, передовой практикой и опытом, сотрудничая в области разработки нормативных положений и участвуя в форумах по совместной разработке правил. Форум также подчеркнул, что ИКАО предстоит сыграть важную роль в формировании круга доверия в рамках авиационного сообщества и создании платформ для обмена конфиденциальной информацией.

121. В документе WP/320 Ассамблее предлагается:

- a) настоятельно рекомендовать заинтересованным сторонам авиационной отрасли объединить усилия по внедрению новых технических средств и инноваций путем развития партнерских отношений на основе сотрудничества в целях извлечения максимальной пользы для всей авиационной системы;
- b) вновь подтвердить актуальность проверенных временем принципов и норм ИКАО, в том числе касающихся организации воздушного движения, аэронавигации и технического сотрудничества (резолюции А35-15, А38-12 и А39-16 Ассамблеи соответственно), подчеркнув целесообразность их соблюдения для содействия развитию и внедрению технических достижений и инноваций в авиационном секторе;
- c) рекомендовать ИКАО создать новые платформы для мобилизации ресурсов и экспертного потенциала отрасли и основанный на доверии механизм обмена знаниями и данными между государствами для своевременного получения ими информации о технических достижениях и инновациях;

- d) рекомендовать ИКАО изучить возможность организации отраслевых технических форумов для непосредственного информационного взаимодействия с отраслью и проводить работу по выполнению технических рекомендаций, одобренных государствами в ходе совещаний ИКАО высокого уровня, в частности Аэронавигационной конференции или Конференции высокого уровня по безопасности полетов.

122. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов представил документ WP/292 (*Городская аэромобильность*), в котором излагается концепция городской аэромобильности, которая рассматривается как инновационный способ использования воздушного транспорта для преодоления все возрастающих заторов дорожного движения. Несмотря на связанные с этим проблемы, такие как недостаток установленных правил из-за отсутствия SARPS ИКАО и различия в подходах государств разработчика к сертификации, в документе подчеркивается, что такой вид эксплуатации воздушных судов в конечном счете распространится на область международных коммерческих воздушных перевозок ввиду его потенциального применения для обеспечения перевозок между приграничными городами двух соседних государств. В нем отмечается, что Объединенные Арабские Эмираты разрабатывают рабочий вариант соответствующего регулирования для обеспечения будущего надзора за безопасностью полетов в рамках городской аэромобильности.

123. В документе WP/292 Ассамблее предлагается:

- a) просить ИКАО задействовать установленные ею процедуры для оценки указанного инновационного способа применения воздушного транспорта с задачей определить масштаб и приоритетность работ, которые потребуются провести ИКАО в этом направлении (включая разработку SARPS и инструктивного материала);
- b) просить ИКАО разработать, при необходимости, новые процедуры для того, чтобы идти в ногу с прогрессом в этой новой области;
- c) поручить ИКАО при разработке SARPS и инструктивного материала, касающихся городской аэромобильности, рассмотреть вопросы потенциальной эксплуатации воздушных судов в беспилотном режиме (в режиме дистанционного пилотирования).

124. Наблюдатель от ИАТА внесла на рассмотрение документ WP/342 [*Безопасная и эффективная интеграция беспилотных авиационных систем (БАС) в воздушное пространство*], который был представлен КАНСО, ИАТА и ИФАЛПА. В документе отмечается, что в последнее время наблюдаются ускоренные темпы автоматизации, большой приток цифровых приложений, робототехники и искусственного интеллекта, что позволяет разрабатывать новые транспортные средства и режимы работы и подчеркивается, что при надлежащем управлении этими техническими достижениями они могут обеспечить позитивные преобразования в сфере воздушного транспорта. В документе признаются усилия ИКАО по решению приоритетных задач и проблем, связанных с БАС, включая создание Консультативной группы по вопросам беспилотных авиационных систем (UAS-AG). Однако, с учетом проводимых и запланированных испытаний и демонстраций требуется провести дополнительную работу. В документе подчеркивается, что в связи с прогнозируемым ростом коммерческого использования БАС, в долгосрочной перспективе основное внимание должно уделяться интеграции, а не сегрегации. Поэтому в документе предлагается создать структуру, которая в сотрудничестве с отраслью БАС определит области, требующие разработки инструктивного материала, а также проектов положений по безопасной и эффективной интеграции БАС в воздушное пространство. Эта работа будет проводиться в рамках предварительно

согласованного с ИКАО объема, включающего, в частности, определение и эксплуатационные требования к организации движения БАС (UTM), требования к интерфейсу UTM/организации воздушного движения (ОрВД) и преобразованию в ОрВД. Такая скоординированная работа совместно с отраслью и возможные предложения по завершении их подготовки будут оцениваться в рамках регулярного процесса рассмотрения вопросов ИКАО. В документе подчеркивается, что данное предложение уменьшит нагрузку на ресурсы ИКАО и дополнит существующие программы.

125. Наблюдатель от ИАТА подчеркнула, что ее организация по своей инициативе возглавляет эту работу с ИКАО и другими отраслевыми партнерами в целях продвижения безопасной и эффективной интеграции БАС в воздушное пространство. Она отметила, что эти усилия будут опираться на работу, уже проделанную в рамках существующих платформ и групп, и будут охватывать как пилотируемые, так и беспилотные полеты.

126. В документе WP/342 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению содержание документа;
- b) обратиться к ИКАО с просьбой рассмотреть вопрос о создании структуры для сотрудничества с отраслью, направленного на разработку положений для новых участников воздушного пространства.

127. Ввиду нехватки времени наблюдатель от ИККАИА представил следующие четыре документа в одном выступлении: WP/268 (*Искусственный интеллект и цифровизация в авиации*), подготовленный совместно с КАНСО, WP/459 (*Инновации в сфере авиации*), WP/327 (*Новые эксплуатационные концепции с применением автономных систем*) и WP/317 (*Автоматизированный полет строем*), все из которых касались новых концепций по инновациям в сфере авиации. Он подчеркнул, что значительные достижения в области автоматизации, цифровизации, машинного обучения, искусственного интеллекта и информационных технологий, наблюдаемые в различных коммерческих отраслях, могут быть использованы в гражданской авиации для повышения эффективности, снижения воздействия на окружающую среду, повышения безопасности полетов и наращивания потенциала. Наблюдатель от ИККАИА отметил, что, хотя потенциальные выгоды велики, существуют проблемы. Он подчеркнул, что авиационной отрасли необходимо стремиться к скорейшей интеграции новых технологий и в то же время проявлять осмотрительность, чтобы обеспечить продолжение давних традиций укрепления безопасности полетов гражданской авиации. Наблюдатель от ИККАИА далее подчеркнул, что новый способ сотрудничества с отраслевыми партнерами может принести своевременные выгоды и в то же время сохранить отличительные черты применяемого сегодня подхода, основанного на консенсусе государств.

128. Наблюдатель от ИККАИА отметил, что документ WP/459 охватывает все вопросы упомянутых документов и содержит предложение о том, чтобы ИКАО изучила варианты, позволяющие отрасли и другим заинтересованным сторонам оказать ИКАО помощь в решении проблем, вызываемых новыми и появляющимися авиационными технологиями. Он подчеркнул готовность аэрокосмической промышленности к оказанию помощи ИКАО в создании глобальной среды, способствующей процветанию новых и появляющихся технологий в авиации. Он предложил разработать новые подходы, которые отвечали бы потребностям и направлениям деятельности ИКАО, но в то же время позволяли бы отрасли решать вопросы более оперативно, учитывая при этом необходимость обеспечения прозрачности и подотчетности.

129. Наблюдатель от ИККАИА подчеркнул, что подход, предложенный в документе WP/459, позволит отрасли, профильным экспертам и другим заинтересованным сторонам оказать ИКАО помощь в решении вопросов, которые Организация, возможно, не может самостоятельно решать из-за отсутствия необходимых специалистов или ресурсов. Подчеркнув, что в рамках системы

ООН существуют прецеденты применения такого подхода, он привел в качестве примера то, как МСЭ использует различные отраслевые целевые группы для проведения дополнительной работы по ускоренной разработке стандартов в определенных областях. Эти органы несут конечную ответственность за конкретную сферу деятельности МСЭ, но обладают высокой степенью свободы в определении наиболее подходящих методов работы. ИККАИА предложил концепцию, аналогичную концепции МСЭ, в соответствии с которой независимые группы будут по-прежнему подотчетны ИКАО. Цель этого предложения – оказать помощь ИКАО путем использования ресурсов отрасли и других заинтересованных сторон, которые лучше подходят для решения этих вопросов, и при этом гарантировать уважение роли ИКАО в продвижении передовой практики и принятии окончательных решений, поддерживающих безопасную, эффективную, надежную, экономически жизнеспособную и экологически безопасную международную гражданскую авиацию.

Обсуждение

130. Поддержав документ WP/14 (Совет), делегат Мексики отметил содержащийся в пунктах 5.1 и 5.2 вывод о том, что, "учитывая ожидаемое дальнейшее развитие инноваций в сфере авиации, глобальному авиационному сообществу важно разработать новые механизмы регулирования для своевременной оценки инноваций. Эти механизмы не должны быть привязаны к конкретным технологиям, а, скорее, должны обеспечивать общие рамки для оценки инноваций и, при необходимости, подчинения их глобальным стратегиям и стандартам. Элементы, связанные с конкретными технологиями, безусловно, будут по-прежнему рассматриваться в рамках существующих групп экспертов. В этой связи Ассамблее важно признать необходимость таких рамок и одобрить их разработку" Он подчеркнул, что упомянутые общие рамки уменьшат риски и повысят потенциальные выгоды инноваций в сфере авиации. Делегат Мексики подтвердил, что проект резолюции Ассамблеи, прилагаемый к документу WP/14, хорошо сбалансирован и позволяет проводить консультации между ИКАО и другими заинтересованными сторонами.

131. Приветствуя конструктивные предложения, содержащиеся в других представленных документах, делегат Мексики подчеркнул, что в настоящее время с ними трудно согласиться, поскольку для того, чтобы определить, каким образом планируемая работа, в которой будут участвовать Аэронавигационная комиссия (АНК) и ее группы экспертов, может быть включена в работу, описанную в документе WP/14, требуется провести более глубокий анализ. Он предложил передать указанные предложения Совету для рассмотрения и принятия решения.

132. Напомнив об итоговом заявлении Форума IWAF/5, в котором содержится призыв к налаживанию стратегического диалога, основанного на широком участии, который будет способствовать дальнейшему сотрудничеству в области инноваций, делегат Мексики подчеркнул, что ИКАО необходимо иметь такое стратегическое руководство для своей будущей работы. Отметив, что предложение о создании ИСВ, изложенное в документе WP/113 (Франция, Италия, Швеция), является интересным, он выразил сомнение в том, что создание такого органа входит в компетенцию Ассамблеи. Попросив дать разъяснения относительно того, как это согласуется с полномочиями Совета, он высказался за принятие вместо этого действий, предусмотренных в пункте 4 постановляющей части проекта резолюции Ассамблеи, прилагаемого к WP/14, в соответствии с которым Ассамблея "*порукает* Совету дать задание Генеральному секретарю продолжать поддерживать связь с государствами, правительственными и неправительственными организациями, частным сектором, научными кругами и соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций в целях ведения широкого диалога на стратегическом уровне, который позволит развивать сотрудничество и обмен опытом применительно к инновациям."

133. Делегат Испании отметил, что в документах WP/383 (Доминиканская Республика), WP/320 (Сингапур и соавторы) и WP/292 (Объединенные Арабские Эмираты) выдвинуты очень

интересные идеи, которые могут быть оценены ИКАО и, возможно, включены в соответствующее время в программу работы ИКАО для дальнейшего рассмотрения. Он далее отметил, что в документах WP/342 (КАНСО, ИАТА, ИФАЛПА) и WP/459 (ИККАИА) выражается заинтересованность отрасли в создании структуры для сотрудничества с ИКАО и что в документе WP/14 (Совет) и прилагаемом проекте резолюции Ассамблеи подчеркивается необходимость ведения широкого диалога на стратегическом уровне, который позволит развивать сотрудничество и обмен опытом применительно к инновациям. Делегат Испании согласился с необходимостью более тесного сотрудничества и взаимодействия с авиационной отраслью, особенно на уровне руководителей/стратегическом уровне, что принесло бы пользу ИКАО и системе гражданской авиации в целом.

134. Делегат Испании отметил, что предложение о создании ИСВ, изложенное в документе WP/113 (Франция, Италия, Швеция), во многом соответствует предложениям, представленным в документах WP/342 и /459, а также пункту 4 постановляющей части проекта резолюции Ассамблеи, прилагаемого к документу WP/14, как это было указано делегатом Мексики. Вместе с тем он подчеркнул, что в компетенцию Ассамблеи не входит принятие решения относительно механизмов управления, представленных в документе WP/113 для предлагаемого ИСВ (председательство, членство, заседания, расходы, результаты). Затем делегат Испании подробно остановился на основных параметрах, которые должны определять выдвижение инициативы такого рода: i) орган по вопросам инноваций должен носить консультативный характер; ii) он должен работать на уровне руководителей/стратегическом уровне, поскольку в противном случае он не будет служить целям ИКАО, так как Организация уже имеет много технических групп, выполняющих конкретные задачи; iii) он должен быть широким по своему составу и включать не только известные секторы отрасли, но и новых участников; iv) он должен представлять Совету рекомендации, а также соответствующую программу работы для ее утверждения и v) финансовые последствия для ИКАО должны быть минимальными.

135. Делегат Испании отметил, что указанные параметры не полностью охвачены в пункте 4 постановляющей части проекта резолюции Ассамблеи, прилагаемого к WP/14, и подчеркнул, что, поскольку предполагаемый диалог будет проходить на стратегическом уровне, о нем следует доложить Совету. Он подчеркнул, что этот элемент не был отражен в проекте резолюции Ассамблеи, прилагаемом к документу WP/113.

136. Комментируя документ WP/113, делегат Канады указал, что его государство поддерживает принцип установления более эффективного сотрудничества между авиационной отраслью и ИКАО. Канада признает, что темпы технического прогресса требуют тесной координации и оказания эффективной поддержки ИКАО, с тем чтобы она могла решать задачи, связанные с ускоренным внедрением технических новшеств и преобразованием технических, эксплуатационных, экономических и коммерческих моделей. При этом Канада считает, что предложение, содержащееся в документе WP/113 и отраженное в прилагаемом проекте резолюции Ассамблеи о создании Консультативного совета по инновациям (ИСВ) под председательством представителя отрасли, вызывает некоторые вопросы, касающиеся управления ИКАО и методов ее работы. Например, предлагается, чтобы в состав ИСВ входили представители отрасли и старшие должностные лица ИКАО (Президент Совета, Председатель АНК, Генеральный секретарь и директора Аэронавигационного и Авиатранспортного управлений) и чтобы доклады и рекомендации ИСВ представлялись непосредственно Совету. Канада считает, что необходимо сделать некоторую паузу для размышлений, прежде одобрять такой подход в Исполнительном комитете и на пленарном заседании, особенно в отношении возможности или восприятия проблем управления, конфликтов интересов и присвоения функций регулирования. Таким образом, хотя Канада поддерживает принцип сотрудничества отрасли с ИКАО, она не поддерживает проект резолюции Ассамблеи, предлагаемый в документе WP/113.

137. Канада считает, что WP/113 является слишком конкретным в том, что касается структуры и отчетности ИСВ, и настоятельно призывает к более глубокому изучению и обдумыванию, а также к четкой формулировке проблемы, с тем чтобы государства могли рассмотреть варианты решения этих вопросов на основе всестороннего обсуждения и с учетом влияния, которое они могут оказать на управление ИКАО.

138. Поддержав долгосрочные цели документа WP/342 (КАНСО, ИАТА, ИФАЛПА), касающиеся интеграции БАС в воздушное пространство, делегат Финляндии подчеркнул, что деятельность ИКАО должна ограничиваться вопросами, относящимися к международной авиации в соответствии с Чикагской конвенцией, и что часть предлагаемого в документе плана может выходить за рамки ответственности ИКАО. Он отметил, что любое участие ИКАО в этой работе должно осуществляться действующей группой экспертов Организации по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС) и основываться на усилиях, уже предпринятых различными регионами мира для решения этой проблемы, поскольку ИКАО может потребоваться слишком много времени, чтобы решить ее "с нуля". Делегат Финляндии отметил, что беспилотная авиация является хорошим примером деятельности, в которой процессы ИКАО должны быть гораздо более динамичными.

139. Перейдя к документу WP/292 (Объединенные Арабские Эмираты), касающемуся городской аэромобильности, делегат Финляндии высказался за то, чтобы ИКАО вела свою работу на основе рамок, созданных на региональном и местном уровнях. Отметив, что УТМ и, в частности, городская воздушная мобильность – это скорее национальная и региональная проблема, чем международная, он выразил сомнение в том, что ИКАО является подходящим органом для решения этого вопроса.

140. Ссылаясь на документы WP/317 и WP/327 (ИККАИА), делегат Греции признал прогресс, достигнутый в области автоматизации, развития цифровых технологий и повышения надежности искусственного интеллекта. Вместе с тем он подчеркнул, что по-прежнему проводится значительная работа в отношении программ модернизации системы организации воздушного движения (ОрВД) и что необходимы дополнительные исследования и проверки. Обратив внимание на документ WP/84 (*ГАНП: Обеспечение своевременной модернизации ОрВД*), представленный Финляндией от имени ЕС и его государств-членов, других государств-членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем, который был внесен на рассмотрение Технической комиссии, делегат Греции повторил содержащееся в документе предложение о том, чтобы ИКАО сотрудничала с государствами, а также с региональными программами модернизации ОрВД и повышения безопасности полетов в целях разработки соответствующих положений по мере необходимости.

141. Делегат Италии осветил содержание документа WP/113, представленного его государством вместе с Францией и Швецией, поскольку изложенные в нем предложения могут способствовать безопасному и надежному развитию технологических инноваций в гражданской авиации путем использования технического опыта отрасли. Он вновь заявил, что в новых высокотехнологичных секторах, таких как беспилотные летательные аппараты, кибербезопасность и коммерческие суборбитальные полеты, постоянная поддержка со стороны отрасли имеет важнейшее значение для создания совместимых, основанных на оценке риска и эксплуатационных характеристиках правил, которые должны быть гибкими и способными обеспечить развитие новой авиационной экосистемы и в то же время гарантировать приемлемый уровень безопасности. По этой причине Италия считает, что создание Консультативного совета по инновациям (ИСВ) высокого уровня, руководимого авиационной отраслью, могло бы способствовать быстрому принятию эффективной и действенной политики безопасного поэтапного внедрения технологических инноваций в гражданской авиации. Делегат Италии отметил, что его государство также поддерживает документ WP/320 (Сингапур и соавторы).

142. Делегат Австралии подчеркнул, что дальнейшее взаимодействие ИКАО с отраслью, как существующей, так и зарождающейся, в будущем будет иметь важное значение для развития стратегического сотрудничества, освоения новых технологий и поощрения (а не сдерживания или подавления) инноваций. Он подчеркнул, что по мере развития новых технологий должны развиваться также SARPS, инструктивный материал и методы работы ИКАО в целях обеспечения полной реализации преимуществ новых технологий. В этой связи делегат Австралии рекомендовал Ассамблее одобрить действия, предложенные в документе WP/14 (Совет), приветствовать все другие предложения, содержащиеся в представленных документах, и, в частности, просить Совет рассмотреть этот круг предложений при проведении им работы по документу WP/14. Он подчеркнул, что этот процесс позволит всесторонне рассмотреть все поставленные вопросы, включая весьма важные проблемы, поднятые делегатом Канады, которыми обеспокоены также он и его государство.

143. Одобрив все принципы, изложенные в документах WP/14 (Совет), WP/113 (Франция, Италия, Швеция) и WP/320 (Сингапур и соавторы), делегат Камеруна подтвердила, что ввиду быстрого технического прогресса они могут принести пользу всему авиационному сообществу. Она вновь заявила об исключительной важности участия отрасли в деятельности ИКАО по решению связанных с этим проблем вне существующих структур Организации, как указано в документе WP/113. Делегат Камеруна подчеркнула необходимость более детального определения Советом указанных принципов и его содействия диалогу между всеми заинтересованными сторонами.

144. Наблюдатель от ИККАИА высказался в поддержку предложения о регулярном стратегическом диалоге между Советом и отраслью, изложенного в документе WP/113 (Франция, Италия, Швеция), которое дополняет предложение ИККАИА, представленное в документе WP/459, о том, чтобы Совет изучил варианты, позволяющие отрасли и другим заинтересованным сторонам рассматривать проблемы, вызываемые новыми авиационными технологиями, в новом независимом органе, уполномоченном ИКАО. Он подчеркнул, что ИККАИА, как международная организация, представляющая мировую авиационно-космическую промышленность, предлагает Совету свою помощь в реализации преимуществ обоих предложений, если они будут приняты Ассамблеей.

145. Наблюдатель от ИФАТКА приветствовал документ WP/342 (КАНСО, ИАТА, ИФАЛПА). Вновь заявив, что в области БАС требуется прочный набор положений SARPS и PANS, он подчеркнул, что глобальная гармонизация с самого начала желательна не только потому, что трансграничные операции БАС вскоре станут реальностью, но и для того, чтобы избежать будущих проблем эксплуатационной совместимости. Он подчеркнул, что ИФАТКА готова внести свой вклад в эту работу, используя свой опыт в области ОрВД и использования воздушного пространства.

146. Наблюдатель от КАНСО поблагодарил ИКАО и Совет за их работу по повышению готовности ИКАО к инновациям в сфере авиации, описанную в документе WP/14 (Совет). Он указал, что КАНСО согласна с тем, что эти инновации обладают значительным потенциалом в деле повышения безопасности полетов, авиационной безопасности, устойчивости, доступности и приемлемости во всем мире и могут привести к более эффективным и упорядоченным процессам регулирования авиационной деятельности. КАНСО считает, что отрасль может и должна играть определенную роль в этом процессе и готова по мере возможности оказывать помощь ИКАО и государствам. Что касается документа WP/383 (Доминиканская Республика), то КАНСО согласна с тем, что защита навигационных средств (NAVAIDS), особенно оборудования систем посадки по приборам (ILS), имеет важное значение для обеспечения безопасности полетов. КАНСО выступает за пересмотр Приложений ИКАО и связанных с ними документов, с тем чтобы иметь ясный инструктивный материал по правилам защиты NAV AIDS, которые могли бы быть реализованы на существующих аэродромах с учетом эффективности ILS по сравнению с обычными городскими

сетями. КАНСО призывает государства и регионы поделиться своим опытом для содействия прогрессу в этой работе.

147. В связи с нехваткой времени Исполнительный комитет согласился продолжить обсуждение вопроса об инновациях на следующем заседании, на котором в рамках пункта 26 повестки дня он также рассмотрит вопросы, касающиеся регионального сотрудничества и пандемии, событий в области здравоохранения и дезинсекции воздушных судов, а также другие вопросы политики высокого уровня.

Прочие вопросы

Международный день перевода

148. Подтвердив, что сегодня *Международный день перевода*, Генеральный секретарь напомнила, что 24 мая 2017 года Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла резолюцию 71/288 "*Роль профессионального перевода в сближении народов, укреплении мира и содействии взаимопониманию и развитию*", в которой она постановила объявить 30 сентября *Международным днем перевода*. Она отметила, что Международный день перевода – это возможность воздать должное работе переводчиков, которые играют важную роль в сближении народов, содействии диалогу, взаимопониманию и сотрудничеству, внося вклад в развитие и укрепление мира и безопасности во всем мире. Генеральный секретарь воспользовалась этой возможностью, чтобы приветствовать всех сотрудников лингвистических служб ИКАО, которые обеспечивают работу 40-й сессии Ассамблеи, и от всей души пожелала им счастливого *Международного дня перевода*. Напомнив о том, что после рассмотрения пункта 18 повестки дня "*Многоязычие в ИКАО*" на своем втором заседании (EX/2) Исполнительный комитет рекомендовал Ассамблее, в частности, признать многоязычие в качестве основополагающего принципа достижения целей ИКАО, она вновь подтвердила, что Организация будет и впредь поддерживать этот принцип.

Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

Декларация по авиационной безопасности

149. Председатель напомнил, что на своем четвертом заседании (EX/4), состоявшемся 28 сентября 2019 года, Исполнительный комитет принял решение создать редакционную группу "Друзья Председателя" под председательством второго заместителя Председателя г-жи Поппи Кхозы (Южная Африка) для доработки текста Глобальной декларации по авиационной безопасности, изложенной в информационном документе WP/528 Revision No. 1, которая заменит существующую Декларацию, принятую на 37-й сессии Ассамблеи в 2010 году. Отметив, что предложенная редакционной группой *Декларация по авиационной безопасности* была размещена на веб-сайте 40-й сессии Ассамблеи в разделе "*Справочные документы*" по адресу: <https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>, он повторил свое предложение (EX/5) делегатам направить свои замечания в Секретариат по электронной почте по адресу: ASF@icao.int до конца рабочего дня сегодня 30 сентября 2019 года. Полученные замечания будут учтены редакционной группой "Друзья Председателя", которая выпустит пересмотренный текст данной декларации в виде добавления No. 1 к документу WP/596 (Проект доклада пленарному заседанию по пункту 12 повестки дня), который будет рассмотрен на следующем заседании.

150. Заседание закрылось в 17:00.

Протокол девятого заседания
(Вторник, 1 октября 2019 года, 9:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом (продолжение)

Инновации

- *Инновации в сфере авиации*
- Документ, представленный Доминиканской Республикой
- Документ, представленный Францией, Италией и Швецией
- Документ, представленный Сингапуром в соавторстве с Австралией, Лаосской Народно-Демократической Республикой, Маршалловыми Островами, Науру, Островами Кука, Палау, Папуа – Новой Гвинеей, Самоа, Северной Македонией, Соединенным Королевством, Тринидадом и Тобаго, Фиджи и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО)
- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- Документ, представленный КАНСО
- Документ, представленный Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) и КАНСО
- Документ, представленный ИККАИА

Региональное сотрудничество

- Документ, представленный Катаром
- Информационный документ, представленный Арабской организацией гражданской авиации (АРОГА)

Пандемии, события в области здравоохранения и дезинсекция воздушных судов

- *Доклад о дезинсекции воздушных судов и мерах борьбы с переносчиками инфекции*
- Документ, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)
- Информационный документ, представленный Канадой
- Информационный документ, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК)

Другие документы

- Документ, представленный Индонезией
- Документ, представленный Кирибати
- Документ, представленный Катаром
- Документ, представленный Международной федерацией транспортников (МФТ)
- Информационный документ, представленный Саудовской Аравией

- Информационный документ, представленный Международным советом аэропортов (МСА)
 - Информационный документ, представленный государствами – членами Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА)
 - Информационный документ, представленный Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI)
 - Информационный документ, представленный МФТ
2. Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2016, 2017 и 2018 годы
 - Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
 3. Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика
 - Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
 4. Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга
 - Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
 5. Пункт 14 повестки дня. Программы упрощения формальностей
 - Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
 6. Пункт 18 повестки дня. Многоязычие в ИКАО
 - Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
 7. Пункт 20 повестки дня. Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"
 - Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
 8. Пункт 21 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. Цели в области устойчивого развития (ЦУР)
 - Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
 9. Пункт 22 повестки дня. Мобилизация ресурсов и добровольные фонды
 - Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
 10. Пункт 25 повестки дня. Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала
 - Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 26 повестки дня. **Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом (продолжение)**

1. Исполнительный комитет возобновил (EX/8) и завершил рассмотрение пункта 26 повестки дня. Он продолжил обсуждение вопроса об инновациях, который был изложен в одном из основных документов, представленных Советом – WP/14 (*Инновации в сфере авиации*), и в соответствующих документах, представленных государствами и международными организациями. Затем обсуждение было сосредоточено на вопросах регионального сотрудничества и пандемий, событий в области здравоохранения и дезинсекции воздушных судов, а также на других вопросах политики высокого уровня, которые были изложены в одном основном документе, представленном Советом – WP/5 (*Доклад по дезинсекции воздушных судов и мерам борьбы с переносчиками инфекций*), и в соответствующих документах, представленных государствами и международными организациями.

Инновации

Обсуждение (продолжение)

1. Комментируя некоторые из документов, представленных на предыдущем заседании, Начальник Отделения стратегического планирования и координации региональных вопросов (С/PRC) отметил, что в документе WP/113 (*Возможности нового взаимодействия между ИКАО и авиационной отраслью*), представленным Францией, Италией и Швецией, освещаются некоторые весьма актуальные вопросы. Однако он подчеркнул, что независимо от формата, используемого ИКАО для сотрудничества с авиационной отраслью, все рекомендации, вытекающие из такого сотрудничества, должны представляться Совету для рассмотрения и одобрения. Таким образом, для того чтобы можно было заключить новое соглашение между ИКАО и авиационной отраслью, как это предлагается в документе WP/113, важно, чтобы Совет при содействии Секретариата рассмотрел детали и методы такого сотрудничества и определил, как наилучшим образом реализовать эту концепцию на практике, до принятия проекта резолюции Ассамблеи о создании Консультативного совета по инновациям (ICB), прилагаемого к документу. С/PRC подчеркнул, что в такой резолюции Ассамблеи не следует предписывать, каким образом ИКАО взаимодействует с отраслью.

2. Что касается документа WP/268 (*Искусственный интеллект и цифровизация в авиации*), представленного ИККАИА и КАНСО, и документов WP/459 (*Инновации в сфере авиации*), WP/327 (*Новые эксплуатационные концепции с применением автономных систем*) и WP/317 (*Автоматизированный полет строем*), представленных ИККАИА, то С/PRC напомнил, что утвержденная Советом общая программа работы Юридического комитета уже включает в качестве первого пункта вопрос *"Международные правовые аспекты производства полетов беспилотных (без пилота на борту) воздушных судов и их интеграции в гражданскую авиацию"* (см. WP/78). Он подчеркнул, что заинтересованные стороны могут представить документы по этому вопросу на 38-й сессии Юридического комитета.

3. В связи с документом WP/292 (*Городская аэромобильность*), представленным Объединенными Арабскими Эмиратами, С/PRC отметил, что ИКАО уже разрабатывает Стандарты и рекомендуемую практику (SARPS), Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) и инструктивный материал по дистанционно пилотируемым авиационным системам (ДПАС). Соответственно, разработка дополнительных положений, касающихся городской аэромобильности,

к чему призывает данный документ, должна рассматриваться в рамках установленных процессов определения приоритетов программы работы ИКАО.

4. Делегат Франции напомнил, что во время представления документа WP/113 на предыдущем заседании (EX/8) он подчеркнул, что именно Совет должен принять решение по предложенным в документе ключевым принципам механизмов управления, включая председательство, членство, периодичность заседаний, расходы и результаты, и что, как предполагается, доклады и рекомендации ИСВ будут представляться Совету для рассмотрения и принятия решений. Поэтому он согласился с замечаниями, высказанными С/PRC. Делегат Франции повторил свое предложение расширить в соответствии с документом WP/113 проект резолюции Ассамблеи об инновациях в сфере авиации, прилагаемый к документу WP/14 (Совет), путем включения нового пункта постановляющей части следующего содержания: "*норучает* Совету срочно рассмотреть вопрос о создании регулярного органа высокого уровня с участием отрасли для предоставления Совету стратегических рекомендаций относительно инноваций в авиации." Он подчеркнул, что очень важно принять во внимание эту концепцию, поскольку она отражает обсуждение Исполнительным комитетом вопроса об инновациях.

5. Делегаты Испании, Германии, Турции и Аргентины, а также наблюдатели от ИАТА и ИККАИА высказались в поддержку включения этого текста либо в проект резолюции Ассамблеи, либо в доклад Исполнительного комитета для обеспечения того, чтобы эта концепция не была упущена из виду, а делегат Швеции высказался за включение его в доклад. При этом делегат Аргентины также поддержал документ WP/320 (Сингапур и соавторы). Наблюдатель от ИАТА отметил, что цель всех документов, в которых выражается просьба о более активном взаимодействии с авиационной отраслью, состоит не в том, чтобы вдаваться в детали на Ассамблее, а в том, чтобы передать этот вопрос Совету для рассмотрения и принятия решения. Наблюдатель от ИККАИА, представляющий производителей авиакосмической продукции во всем мире, подчеркнул, что предложения делегата Франции касаются необходимости стратегического взаимодействия отрасли с Советом и не носят чрезмерно директивного характера.

6. С/PRC согласился с предложением делегата Франции включить упомянутый новый пункт постановляющей части в проект резолюции Ассамблеи, прилагаемый к документу WP/14 (Совет).

7. Наблюдатель от ИККАИА предложил изменить формулировку пункта 2 постановляющей части указанной резолюции Ассамблеи, включив после слова "Организации" фразу "в том числе ее методов взаимодействия с отраслью", с тем чтобы дать понять, как будет осуществляться техническая работа без каких-либо предписаний. Таким образом, это положение будет гласить: "*норучает* Совету оценить потребность в совершенствовании процессов Организации, в том числе ее методов взаимодействия с отраслью, а также объем требуемых для этого ресурсов, в целях соответствия темпам инноваций, которые оказывают воздействие на устойчивое развитие гражданской авиации". Он подчеркнул, что этот предлагаемый дополнительный текст соответствует замечаниям С/PRC и согласуется со стратегическим подходом, предложенным в документе WP/113 и поддержанным несколькими делегатами. С/PRC согласился с предложенной поправкой к пункту 2 постановляющей части.

8. Ссылаясь на документ WP/383 (Доминиканская Республика), наблюдатель от ИККАИА отметил, что, хотя его организация признает привлекательность концепции программного обеспечения с открытым исходным кодом, она настоятельно призывает проявлять осторожность при его использовании в программном обеспечении аэронавигационных систем с учетом обеспокоенности по поводу защиты прав интеллектуальной собственности и стимулов для долгосрочного инвестирования со стороны заинтересованных сторон отрасли.

9. Делегат Бангладеш выразил обеспокоенность тем, что использование программного обеспечения с открытым исходным кодом для аэронавигационных систем может привести к возникновению проблем интероперабельности с риском несоблюдения требований эксплуатантами авиакомпаний. Он предложил продолжить изучение этого вопроса.

10. Наблюдатель от Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) обратил внимание на пункт с) документа WP/327 (ИККАИА), в котором Ассамблее предлагается "просить ИКАО изучить варианты, позволяющие отрасли и другим заинтересованным сторонам рассматривать новые эксплуатационные концепции, например, полеты с одним пилотом (SPO), полеты с сокращенным экипажем (RCO), полеты высотных псевдоспутников (HAPS), а также частично автономные операции", и подчеркнул, что это имеет не только правовые последствия, но и последствия для безопасности полетов. Он указал, что ИФАЛПА полностью поддерживает любые изменения, которые улучшают нынешние стандарты по безопасности коммерческого воздушного транспорта. Она считает, что высокие показатели и культура безопасности полетов в авиации зависят от действий двух должным образом отдохнувших, высококвалифицированных и хорошо подготовленных пилотов. Крайне важно, чтобы эволюция этого стандарта в будущем улучшала его и не снижала уровень безопасности полетов и авиационной безопасности в любой сфере. Учитывая сложность обязанностей летного экипажа в связи с растущим уровнем автоматизации, проблемы поддержания навыков ручного пилотирования и значительный прогресс в повышении уровня безопасности полетов благодаря управлению ресурсами кабины пилотов и обучению в области человеческого фактора, ИФАЛПА выступает против развития производства полетов с сокращенным экипажем или с одним пилотом. Она полагает, что имеющиеся ограниченные ресурсы для повышения безопасности полетов гораздо полезнее вложить в более эффективные инициативы по подготовке пилотов работе в составе многочленного экипажа. Позиция ИФАЛПА состоит в том, что, поскольку полеты с сокращенным экипажем сопряжены с существенными дополнительными рисками по сравнению с полетами с двумя пилотами, они приведут к серьезному снижению безопасности полетов. Наблюдатель от ИФАЛПА отметил, что мнения его организации по этому вопросу подробно изложены в информационном документе WP/426 (*Reduced-crew operations*), который он представил на рассмотрение Технической комиссии.

11. Подводя итоги обсуждения вопроса об инновациях, Председатель указал, что Исполнительный комитет согласился с оценкой, изложенной в документе WP/14 (Совет). Он принял к сведению, что бюджет Регулярной программы Организации ограничен и это в значительной степени ограничивает ее возможности идти в ногу с появляющимися инновациями. Исполнительный комитет согласился с тем, что необходимо провести оценку процесса ИКАО в части введения инноваций. Согласившись с общим направлением документа WP/113 (Франция, Италия, Швеция) в части того, что более тесное сотрудничество с отраслью на управленческом уровне в действительности может принести Организации потенциальные преимущества, он отметил, что потребуются разработать четкий круг полномочий в отношении такого сотрудничества и поэтому необходимо провести дополнительное исследование. В этом контексте Исполнительный комитет не поддержал проект резолюции Ассамблеи, прилагаемый к документу WP/113, поскольку считал, что он носит слишком директивный характер и является преждевременным. Однако он согласился с необходимостью интенсифицировать диалог между отраслью и ИКАО, а Совету следует поручить рассмотреть данный вопрос. Исходя из этого, Исполнительный комитет согласился включить дополнительный пункт постановляющей части в проект резолюции Ассамблеи об инновациях в сфере авиации, прилагаемый к документу WP/14.

12. В связи с документом WP/383 (Доминиканская Республика) Исполнительный комитет отметил важность программного обеспечения с открытым исходным кодом (FOSS) в области инноваций и то, что это будет частью поручений Ассамблеи, которые будут представлены

на рассмотрение Совету. Исполнительный комитет приветствовал документ WP/320 (Сингапур и соавторы) и принял к сведению предлагаемые в документе действия. Он согласился с тем, чтобы Совет рассмотрел содержание данного документа в ходе оценки процесса ИКАО в части введения инноваций.

13. В связи с документом WP/342 (КАНСО, ИАТА, ИФАЛПА) Исполнительный комитет отметил, что просьба к ИКАО рассмотреть вопрос о создании структуры для сотрудничества с отраслью в целях разработки положений для новых участников воздушного пространства соответствует итогам AN-Conf/13, а также документу WP/14 (Совет). Комитет согласился с тем, что БАС следует придать первостепенное значение в рамках оценки, которую Ассамблея представит на рассмотрение Совета.

14. Исполнительный комитет принял к сведению содержание документа WP/268 (ИККАИА и КАНСО) и документов WP/317, WP/327 и WP/459 (ИККАИА), а также большой объем технической работы, который еще требуется выполнить для разработки SARPS, направленных на содействие развитию, новых, появляющихся и пока еще непредвиденных авиационных технологий. Он также принял к сведению, что Юридический комитет уже рассматривает вопрос о проведении исследования БАС, а заинтересованные стороны могут представить документ на очередной сессии (38-й) Юридического комитета по вопросу изучения правовых последствий автономии в полете. Комитет согласился с тем, что содержащаяся в документе WP/292 (Объединенные Арабские Эмираты) информация, касающаяся городской аэромобильности, будет рассмотрена Советом при проведении оценки его процедур, а также при осуществлении установленных процессов приоритизации пунктов его программы работы.

15. Исполнительный комитет отметил, что все мероприятия, предлагаемые в документах об инновациях, финансированием не обеспечены и не могут быть осуществлены без дополнительных ресурсов. Он рекомендовал проанализировать данные предложения с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета Регулярной программы на 2020–2022 годы, и наличия внебюджетных ресурсов. В этой связи Исполнительный комитет также рекомендовал ИКАО рассмотреть новые методы, обеспечивающие доступ ИКАО к внебюджетным ресурсам и экспертным знаниям.

Региональное сотрудничество

16. Делегат Катара представил документ WP/136 (*Изменение политики ИКАО в области регионального сотрудничества*), в котором подчеркивается необходимость совершенствования политики ИКАО в области регионального сотрудничества и рамок регионального сотрудничества, принятых на 37-й сессии Ассамблеи, в свете опыта реализации этой политики в отношениях между ИКАО (Штаб-квартира и региональные бюро) и региональными организациями, а также региональными органами гражданской авиации, чтобы лучше служить достижению ее основной цели, а именно "избежать дублирования и обеспечить во всех регионах согласование деятельности". Основная идея заключается в обеспечении лучшей согласованности и последовательности во всех географических районах, обозначенных в качестве регионов ИКАО, в том, что касается национальных правил, эксплуатационных требований и процедур, основанных на SARPS. Хотя в документе признается, что была проделана важная работа по согласованию деятельности государств, приписанных к одному и тому же региональному бюро, в нем подчеркивается, что следует активизировать усилия среди географических районов и обозначенных регионов ИКАО, особенно в тех случаях, когда существующие региональные организации и региональные органы гражданской авиации охватывают государства, относящиеся к двум или нескольким региональным бюро, и созданы на основе общей культуры, истории и языка, что способствует процессу согласования.

17. В документе WP/136 Ассамблее предлагается внести изменения в политику ИКАО в области регионального сотрудничества путем добавления следующих мер:

- a) рекомендовать региональным организациям и региональным органам гражданской авиации организовывать межрегиональные мероприятия (семинары, практикумы, курсы подготовки персонала) совместно с двумя или несколькими региональными бюро в зависимости от географического расположения их государств-членов;
- b) просить региональные бюро ИКАО расширить свое участие в этих межрегиональных мероприятиях в целях обеспечения лучшего согласования деятельности во всех регионах;
- c) рекомендовать государствам участвовать в этих межрегиональных мероприятиях вместе с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации, к которым они относятся, чтобы быть экономически эффективными в использовании людских ресурсов, освоении средств и надлежащем управлении людскими ресурсами.

18. Принято к сведению, что на рассмотрение был внесен также информационный документ WP/424 (*Technical cooperation with the International Civil Aviation Organization and civil aviation international and regional organizations*), представленный АРОГА.

Обсуждение

19. C/PRC отметил, что Секретариат согласен с действиями, предложенными в документе WP/136, и что ИКАО следует пересмотреть существующую политику в области регионального сотрудничества.

20. В отсутствие других замечаний Исполнительный комитет согласился с тем, что для обеспечения лучшей координации между ИКАО и региональными организациями, а также с региональными органами гражданской авиации, ИКАО следует проанализировать существующую политику в области регионального сотрудничества, первоначально разработанную около 10 лет назад.

Пандемии, события в области здравоохранения и дезинсекция воздушных судов

21. Председатель напомнил, что представленный Советом документ WP/5 (*Доклад по дезинсекции воздушных судов и мерам борьбы с переносчиками инфекции*) был обсужден Исполнительным комитетом на его шестом заседании 29 сентября 2019 года в рамках пункта 14 повестки дня "*Программы упрощения формальностей*".

22. Наблюдатель от ИАТА представил документ WP/132 (*Взгляды ИАТА на реагирование на пандемии и события в области общественного здравоохранения*), в котором подчеркивается важность эффективного и адекватного реагирования на серьезные события в области общественного здравоохранения, включая пандемии, а также важность взаимосвязи между такими событиями и международными перевозками. В документе отмечается, что авиация может играть жизненно важную роль в реагировании на вспышки заболеваний, обеспечивая доставку медицинских специалистов и медикаментов в пострадавшие регионы. В нем упоминается, что Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и другие международные учреждения общественного здравоохранения предоставляют взвешенные рекомендации по надлежащему

реагированию на вспышки заболеваний и подчеркивается, что крайне важно, чтобы государства следовали руководящим указаниям ВОЗ и других соответствующих органов здравоохранения при реагировании на пандемии и другие серьезные события в области общественного здравоохранения. В частности, в документе отмечается, что односторонние решения государств о введении мер, препятствующих передвижению пассажиров и грузов, могут привести к массовым сбоям в осуществлении авиaperевозок и ведении торговли и неоправданно поставить под угрозу способность государства реагировать на вспышки болезней, например, в результате препятствования прибытию экспертов в области здравоохранения или перевозке биологических образцов. В документе также отмечается, что ИАТА выступает в поддержку *Механизма сотрудничества по предотвращению и контролю событий в области общественного здравоохранения в гражданской авиации (CAPSCA)* с момента его создания под руководством ИКАО и признается, что надежное сотрудничество между государственным и частным секторами имеет важное значение для эффективного глобального реагирования на чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения.

23. В документе WP/132 Ассамблее предлагается:

- a) вновь подтвердить важность согласованного/партнерского подхода всех сторон к подготовке к пандемиям или чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения и реагированию на них;
- b) настоятельно призвать все государства соблюдать руководящие указания ВОЗ во время вспышек заболеваний в соответствии с международными медико-санитарными правилами и, в частности, избегать принятия односторонних решений о введении пограничного контроля, требований в отношении скрининга и вакцинации или других мер, препятствующих поездкам, которые не согласуются с руководящими указаниями ВОЗ;
- c) обратиться к Совету с просьбой продолжить сотрудничество с Всемирным экономическим форумом (ВЭФ) и другими международными сторонами по разработке программы противоэпидемической готовности "Epidemic Readiness Accelerator" в целях содействия скоординированному реагированию на вспышки заболеваний, вызывающие озабоченность международного сообщества;
- d) обратиться к Совету с просьбой продолжать развивать работу в рамках CAPSCA.

24. Принято к сведению, что на рассмотрение были внесены следующие информационные документы: WP/546 (*International travellers could be carriers of African swine fever*), представленный Канадой, и WP/90 [*Механизм глобального сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA)*], представленный МАК.

Обсуждение

25. Комментируя документ WP/132, C/PRC указал, что Секретариат высоко оценивает и поддерживает мнение ИАТА о мерах реагирования на пандемии и события в области общественного здравоохранения и настоятельно призывает государства сотрудничать с CAPSCA и придерживаться руководящих указаний ВОЗ во время вспышек заболеваний, угрожающих здоровью населения. Однако у Секретариата имеются опасения относительно наличия ресурсов для дальнейшего развития деятельности CAPSCA.

26. В отсутствие других замечаний Председатель указал, что Исполнительный комитет поддержал предложения ИАТА, представленные в документе WP/132, и признал, что реализуется несколько инициатив по решению затронутых в документе вопросов, и настоятельно призвал

государства к сотрудничеству с CAPSCA и ВОЗ. Исполнительный комитет согласился с тем, что ИКАО следует развивать деятельность CAPSCA с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета Регулярной программы на 2020–2022 годы и наличия внебюджетных ресурсов.

Другие документы

27. Делегат Индонезии представил документ WP/318 (*Обеспечение подготовки аэропорта к стихийным бедствиям*), в котором подчеркивается, что готовность аэропорта к стихийным бедствиям имеет важное значение для повышения способности осуществлять эвакуацию людей и как можно более эффективно управлять поступающей гуманитарной помощью. В документе упоминаются соответствующие нормативные акты Индонезии, касающиеся авиации, в том числе Закон № 24 2007 года об управлении процессом преодоления последствий стихийных бедствий, в пункте 3 статьи 4 которого указано, что целью такого управления является "создание условий для осуществления планомерных, комплексных, координированных и детализированных действий по борьбе с последствиями стихийных бедствий". В нем также говорится об индонезийском национальном генеральном плане, разработанном в соответствии со статьей 194 Закона об авиации № 1 2009 года, в котором определены 74 аэропорта, пригодных для использования воздушных судов с целью оказания помощи в случае стихийного бедствия, а также узловые аэропорты для поддержки операций по управлению поступающей гуманитарной помощью и эвакуацией.

28. В документе WP/318 Ассамблее предлагается:

- a) поручить Совету пересмотреть существующие SARPS, относящиеся к аэродромам;
- b) определить и разработать положения ИКАО по поддержке эксплуатационных процедур аэропорта в случае стихийного бедствия.

29. Делегат Кирибати представил документ WP/442 (*Упрощение формальностей, связанных с участием в совещаниях ИКАО*), в котором подчеркивается, что малые государства сталкиваются с трудностями и значительными дополнительными расходами при получении виз и проездных документов для участия в мероприятиях и совещаниях ИКАО из-за ограниченного консульского обслуживания и необходимости получения однократных виз для каждой связанной с ИКАО поездки. Поскольку это снижает способность государств полноценно участвовать в представляющих интерес совещаниях и мероприятиях ИКАО, в документе предлагается просить Секретариат и региональные бюро ИКАО оказать содействие, обратившись к соответствующим органам Канады и государств, принимающих региональные бюро, с просьбой упростить формальности, связанные с визами и въездом, для делегатов малых государств, предоставив возможность выдавать многократные визы аккредитованным делегатам, участвующим в совещаниях и мероприятиях ИКАО.

30. В документе WP/442 Ассамблее предлагается:

- a) принять к сведению трудности, с которыми сталкиваются малые государства, принимающие участие в региональных и международных мероприятиях и совещаниях ИКАО;
- b) просить региональные бюро и Секретариат ИКАО оказать содействие, обратившись к соответствующим министерствам иностранных дел с просьбой

упростить регулярный въезд должностных лиц авиационных ведомств малых государств, принимающих участие в мероприятиях и совещаниях ИКАО.

31. Делегат Катара представил документ WP/135 (*Согласованность стратегических целей ИКАО*), в котором отмечается, что бизнес-план ИКАО устанавливает пять стратегических целей и приоритетов, определяющих деятельность Организации и обеспечивающих государствам-членам возможность создавать безопасную, надежную, эффективную, экономически жизнеспособную и экологически ответственную сеть воздушного транспорта. В документе подчеркивается, что только три из этих пяти стратегических целей поддерживаются глобальными планами [Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП), Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) и Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)] и соответствующими дорожными картами, которые призваны помочь авиационному сообществу в достижении целей каждого глобального плана посредством использования структурированной общей рамочной основы всеми заинтересованными сторонами.

32. В документе WP/135 Ассамблее предлагается обратиться к Совету и Секретариату с просьбой:

- a) разработать глобальные планы и соответствующие дорожные карты в области охраны окружающей среды и экономического развития воздушного транспорта с тем, чтобы обеспечить согласованность всех стратегических целей;
- b) обеспечить увязку глобальных планов с бизнес-планом ИКАО.

33. Наблюдатель от МФТ представил документ WP/167 (*Повышение критически важной роли членов кабинных экипажей для безопасности полетов посредством признания Международного дня бортпроводника*), в котором отмечается, что согласно прогнозам ИКАО к 2037 году мировой авиационной отрасли потребуется более 1 185 000 бортпроводников, что является самым большим числом из всех категорий работников авиации. В документе подчеркивается, что МФТ, как единственная всемирная организация, представляющая профсоюзы, объединяющие сотни тысяч бортпроводников в более чем 100 государствах, и имеющая десять региональных отделений, готова сотрудничать с ИКАО и всеми заинтересованными сторонами, чтобы один день в году выступать в качестве координационного центра по повышению уровня безопасности в салоне и роли бортпроводников в обеспечении безопасности. Эта возможность будет также использоваться для рекламы деятельности ИКАО и отрасли.

34. В документе говорится, что поскольку профессия бортпроводника – это сфера, в которой занято значительное количество женщин, продвижение критически важной для обеспечения безопасности роли бортпроводников несет в себе важный аспект гендерного равенства, который помогает ИКАО вносить вклад в достижение Цели 5 в области устойчивого развития Организации Объединенных Наций и способствует формированию сбалансированной в гендерном отношении рабочей силы в авиации, что является также первоочередной задачей программы ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP). Наблюдатель от МФТ обратил внимание на представленный его Федерацией информационный документ WP/501 (*Creation of a formal International Cabin Crew Day*), в котором подчеркивается, что в течение последних пяти лет 31 мая отмечается многими авиакомпаниями и организациями во всем мире как неофициальный Международный день бортпроводника.

35. В документе WP/167 Ассамблее предлагается:

- a) просить Совет учредить ежегодный *Международный день бортпроводника* для повышения степени осведомленности о роли бортпроводников с целью привлечения будущих авиационных специалистов в отрасль с помощью программы NGAP; а также для повышения степени осведомленности государств-членов о Руководстве для кабинных экипажей по мерам обеспечения безопасности и о других положениях ИКАО, касающихся безопасности в салоне;
- b) принять к сведению существующую дату 31 мая как международный день проводника, который отмечался авиакомпаниями и организациями в не менее чем 32 государствах-членах в 2019 году.

36. Принято к сведению, что на рассмотрение были также внесены следующие информационные документы: WP/541 (*Global Aviation Summit, 2019*), представленный Саудовской Аравией; WP/480 (*State of the airport industry: working for a more sustainable airport business*), представленный МСА; WP/483 [*Central American Corporation for Air Navigation Services (COCESNA) 60 years of service to international air transport*], представленный ACVFFI, и WP/501 (*Creation of a formal International Cabin Crew Day*), представленный МФТ.

Обсуждение

37. Делегаты Мексики, Испании, Бангладеш, Мьянмы и Мозамбика одобрили документ WP/318 (Индонезия). При этом делегат Испании подчеркнул необходимость рассмотрения Советом вопроса о комплексной разработке положений в поддержку аэропортовых эксплуатационных правил ликвидации последствий стихийных бедствий с учетом различных инициатив, уже осуществляемых в ИКАО.

38. Отметив, что этот документ весьма актуален для его государства, поскольку оно сталкивается с множеством стихийных бедствий в результате изменения климата, делегат Бангладеш просил ИКАО изучить этот вопрос и обеспечить, чтобы любые предлагаемые положения не ущемляли государственный суверенитет.

39. Решительно поддержав действия, предложенные в этом документе, делегат Мозамбика напомнил, что 14 марта 2019 года на побережье возле города Бейра в его государстве обрушился циклон Идай, который повлек за собой гибель приблизительно 700 человек, а также массовое уничтожение имущества и посевов.

40. Отметив, что его организация приветствует общий принцип важности подготовки аэропортов к ликвидации последствий стихийных бедствий, наблюдатель от МСА подчеркнул, что МСА сотрудничает с ИКАО и другими отраслевыми партнерами в деле оказания помощи в этом отношении. По мнению МСА, крайне важно, чтобы эти услуги были приоритетными и чтобы они сами по себе не возлагали нового бремени на и без того перегруженную инфраструктуру. Он отметил, что члены МСА выдвинули ряд инициатив в этой области. Подтверждая готовность своей организации продолжать сотрудничать с ИКАО и другими организациями в целях дальнейшего рассмотрения этого вопроса, наблюдатель от МСА подчеркнул, что она уже опубликовала руководства по планированию на случай чрезвычайной ситуации и обеспечению непрерывности деятельности. Ссылаясь на раздел "Краткая справка" в документе WP/318, наблюдатель от МСА указал, что, хотя его организация поддерживает пункт действий b), который позволит продвинуться вперед в этой работе, она не считает, что пункт a) необходим на данном этапе, поскольку он связан с потенциальными изменениями SARPS ИКАО. По мнению МСА, добровольная деятельность является более эффективной.

41. C/PRC подчеркнул, что в соответствии с Резолюцией А39-24 Ассамблеи (*Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации*) ИКАО и Управление Организации Объединенных Наций по координации гуманитарных вопросов (УКГВ) являются сопредседателями группы заинтересованных сторон по вопросам авиации и гуманитарным вопросам, с тем чтобы обеспечить наличие соответствующего инструктивного материала и средств для предоставления своевременной и согласованной помощи с использованием воздушных судов после стихийного бедствия. Они стремятся использовать имеющийся материал и передовую практику для предоставления полезной и практической информации государствам и всем заинтересованным сторонам. C/PRC также подчеркнул, что действия, предлагаемые в документе WP/318, могут иметь последствия для ресурсов, поскольку предлагаемая работа не включена в программу работы в области аэронавигации в рамках бюджета Регулярной программы на трехлетний период 2020–2022 годов.

42. Выразив поддержку в отношении документа WP/442 (Кирибати), делегат Мексики подчеркнул, что многие государства, а не только малые, сталкиваются с трудностями и значительными дополнительными расходами, связанными с получением виз и проездных документов для участия в мероприятиях и совещаниях ИКАО, и, следовательно, не могут присутствовать на них. Поэтому он подчеркнул необходимость просить региональные бюро и Секретариат ИКАО оказать содействие, обратившись к соответствующим министерствам иностранных дел с просьбой упростить регулярный въезд должностных лиц авиационных ведомств всех заинтересованных государств для участия в мероприятиях и совещаниях ИКАО.

43. Отметив, что его государство также поддерживает этот документ, делегат Австралии подчеркнул, что, хотя данный вопрос был поднят почти год назад на 55-й конференции генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) Азиатско-Тихоокеанского региона, до сих пор не было предпринято никаких действий для его решения. Он подчеркнул, что, хотя многие государства сталкиваются с аналогичными ситуациями, эта проблема является особенно сложной для малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) в связи с ограниченным присутствием дипломатических представительств принимающих государств и их ограниченными возможностями для выдачи виз.

44. Делегат Канады подчеркнула, что ее правительство стремится предоставлять высококачественные услуги всем своим клиентам и понимает, что существуют некоторые проблемы, связанные с участием малых государств в совещаниях и мероприятиях ИКАО. Она подчеркнула, что Канада привержена делу улучшения предлагаемых услуг, о чем свидетельствуют обширная сеть ее визовых центров (VAC). В настоящее время в 104 государствах насчитывается 153 VAC, причем их число растет, и они обслуживают примерно 96–98 % заявителей в стране проживания. Делегат Канады заверила Исполнительный комитет в том, что ее правительство продолжит рассмотрение вопроса, поднятого в документе WP/442, и будет работать над поиском решения для наилучшего предоставления услуг таким государствам, как Кирибати.

45. Делегаты Франции, Испании, Тувалу, Сингапура, Российской Федерации, Турции, Нигера, Греции и Эритреи присоединились к делегатам Мексики и Австралии, поддержавшим документ WP/442 (Кирибати). В этой связи делегат Тувалу отметил, что его опыт, связанный с приездом в Монреаль на эту созываемую раз в три года Ассамблею, был не совсем приятным, поскольку для получения канадской визы ему пришлось ехать в Сидней несмотря на то, что она была утверждена в режиме онлайн. Подчеркнув, что для таких малых государств, как Тувалу и Кирибати, участие в совещаниях и мероприятиях ИКАО является чрезвычайно дорогостоящим, он отметил, что упрощение процедур выдачи виз и проездных документов, безусловно, поможет им посещать совещания ИКАО и более эффективно участвовать в их работе.

46. Разделяя мнение, выраженное Делегатом Австралии, делегат Сингапура высказала мысль о том, что одно из возможных решений – это упрощение предоставления въездных виз делегатам всеми государствами, принимающими совещания и мероприятия ИКАО. Она поблагодарила правительство Канады за его усилия по упрощению оформления виз делегатов, участвующих в 40-й сессии Ассамблеи.

47. Напомнив об опыте своего государства в содействии участию футболистов в чемпионате мира по футболу 2018 года посредством выдачи электронных виз, делегат Российской Федерации предложил другим государствам, принимающим совещания и мероприятия ИКАО, рассмотреть такой способ решения вопроса.

48. Высоко оценив усилия канадского правительства по упрощению оформления виз делегатов, участвующих в совещаниях и мероприятиях ИКАО, делегат Турции одобрил действия, предложенные в документе WP/442, учитывая указанные в документе трудности, с которыми сталкиваются малые государства. Он подчеркнул, что смягчающие меры должны осуществляться на глобальном уровне.

49. Делегат Нигера выразила признательность посольству Канады в Дакаре (Сенегал) за аккуратное оформление виз для членов ее делегации, с тем чтобы они могли прибыть в Монреаль для участия в Ассамблее.

50. C/PRC отметил, что Секретариат ИКАО оказывает визовую поддержку делегатам и участникам совещаний и мероприятий ИКАО в соответствии с Соглашением о Штаб-квартире с принимающим государством – Канадой. Управление по правовым вопросам и внешним сношениям (ЛЕВ) оказывает такую поддержку на основании официальных запросов полномочных органов соответствующих государств-членов. Однако Секретариату известно об определенных трудностях, с которыми могут столкнуться некоторые государства-члены при получении канадских въездных виз, что объясняется не только временем, необходимым для прохождения применимых иммиграционных процедур, но и проблемами материально-технического обеспечения, поскольку иногда канадские представительства, обрабатывающие просьбы о выдаче виз, находятся не в государстве заявителей, а в другом государстве. C/PRC подчеркнул, что по получении документа WP/442 поднятые в нем вопросы, вызывающие беспокойство, были незамедлительно доведены до сведения полномочных органов Канады, которые по согласованию с соответствующими иммиграционными органами обязались еще больше упростить выдачу соответствующих въездных виз делегатам совещаний и мероприятий ИКАО. Канадская делегация заверила Секретариат в том, что будут предприняты все возможные усилия для своевременной выдачи въездных виз должным образом назначенным делегатам при условии своевременной координации с ИКАО, в том числе делегатам из Кирибати.

51. C/PRC воспользовался этой возможностью, чтобы напомнить всем государствам-членам о том, что им следует должным образом информировать ИКАО о своих делегатах, назначенных для участия в совещаниях и мероприятиях ИКАО в Штаб-квартире, и обращаться в Секретариат за соответствующей визовой поддержкой для обеспечения необходимого упрощения оформления их виз в сотрудничестве с канадскими полномочными органами. Он подчеркнул, что Секретариат обеспечит применение такой же упрощенной процедуры в отношении делегатов совещаний и мероприятий ИКАО, проводимых в государствах, принимающих региональные бюро ИКАО, а также в других государствах, при условии, что официальные запросы в отношении помощи по визовым вопросам будут получены Секретариатом в региональных бюро ИКАО, по необходимости, в координации со Штаб-квартирой.

52. Ссылаясь на документ WP/135 (Катар), делегат Австралии указал, что его государство не поддерживает предложение о разработке глобальных планов и соответствующих дорожных карт в отношении стратегических целей "*Охрана окружающей среды*" и "*Экономическое развитие воздушного транспорта*". В этой связи Австралия отмечает, что, хотя три существующих глобальных плана относятся к областям со стандартами, имеющими обязательную силу, четкой рекомендуемой практикой и поддающимися количественной оценке целевыми показателями, область воздушного транспорта является областью, в которой государства по-прежнему свободны принимать решения относительно своей политики и принимать меры, соответствующие их собственной ситуации. Австралия считает, что успех ГППП, ГАНП и, возможно, ГПАБ отчасти заключается в универсальности и измеримости их целевых показателей. По ее мнению, другие глобальные планы не могут рассчитывать на такой же уровень глобального согласия. Сознавая также, что создание и поддержание глобальных планов требуют ресурсов, Австралия предпочитает направить ограниченные ресурсы ИКАО на оказание помощи государствам, а не на разработку новых глобальных планов и осуществление контроля за их реализацией.

53. Это мнение разделил делегат Сингапура, а также делегат Мексики, который отметил, что вопрос о возможной разработке дополнительных глобальных планов по стратегическим целям "*Охрана окружающей среды*" и "*Экономическое развитие воздушного транспорта*" уже обсуждался Советом, который постановил, что данный вопрос недостаточно глубоко проработан и что требуется его дальнейшее рассмотрение.

54. Делегат Франции заявил, что разработка дополнительных глобальных планов должна осуществляться в зависимости от каждого конкретного случая.

55. Наблюдатель от КАНСО поддержал действия, предложенные в документе WP/135, согласившись с Катаром в том, что глобальные планы ИКАО и связанные с ними дорожные карты являются прекрасным инструментом оказания помощи государствам и авиационной отрасли. Он подтвердил, что согласование глобальных планов в целях обеспечения последовательности является наилучшим способом повышения эффективности их осуществления.

56. Затем внимание было обращено на документ WP/167 (МФТ), предложение которого об учреждении *Международного дня бортпроводника* поддержали делегаты Австралии, Аргентины, Франции, Папуа-Новой Гвинеи, Нигерии, Испании, Сингапура, Алжира, Российской Федерации, Турции, Нигера, Ливана, Ирландии, Мозамбика, Греции и Эритреи, а также наблюдатель от ИАТА. При этом делегат Аргентины признала исключительно важную роль членов кабинного экипажа в обеспечении безопасности пассажиров, особенно в случае авиационного происшествия или инцидента, и согласилась с необходимостью содействовать повышению осведомленности об этой роли путем учреждения ежегодного *Международного дня бортпроводника*. Она выразила признательность МФТ за то, что при представлении данного документа был подчеркнут важный аспект гендерного равенства.

57. Делегат Папуа-Новой Гвинеи отметил, что как только двери самолета закрываются и он начинает двигаться своим ходом, члены кабинного экипажа выходят на передний план в деле обеспечения безопасности полета.

58. Делегат Нигерии подчеркнул, что роль членов кабинного экипажа имеет важнейшее значение для обеспечения безопасности полетов в авиационной отрасли.

59. Делегат Испании отметил, что при рассмотрении Советом предложения МФТ об учреждении ежегодного *Международного дня бортпроводника* ему следует также рассмотреть

содержащееся в информационном документе WP/500 предложение ACVFFI об учреждении *Международного дня жертв авиационных катастроф*.

60. Делегат Российской Федерации отметил, что, как бывший член кабинного экипажа, он может только поддержать предложение МФТ.

61. Делегат Турции указал, что он одобряет данное предложение с учетом чрезвычайно важной роли бортпроводников в обеспечении безопасности полетов.

62. Делегат Нигера отметил, что учреждение ежегодного *Международного дня бортпроводника* станет признанием преданности членов экипажа делу обеспечения безопасности полетов и будет вдохновлять их на дальнейшие усилия в этом направлении.

63. Вновь заявив, что бортпроводники играют жизненно важную роль в обеспечении безопасности пассажиров во время авиационных происшествий и инцидентов, особенно при эвакуации воздушных судов, делегат Ливана предложил расширить сферу проверок в рамках УППКБП ИКАО, включив в них проверку кабинных экипажей государственных авиакомпаний.

64. Наблюдатель от ИАТА подчеркнул, что учреждение ежегодного *Международного дня бортпроводника* будет побуждать молодое поколение к выбору карьеры в авиации.

65. Напомнив о выступлении делегата Испании, C/PRC предложил, чтобы Совет изучил все просьбы о проведении международных авиационных дней в совокупности и представил доклад на следующей сессии Ассамблеи.

66. Подводя итоги обсуждения, Председатель указал в отношении документа A40-WP/318 (Индонезия), что Исполнительный комитет принял в сведению деятельность Генерального директората гражданской авиации (DGCA) Индонезии в сотрудничестве с другими национальными ведомствами и Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) в отношении готовности аэропортов к стихийным бедствиям и отметил, что Приложения ИКАО содержат SARPS, касающиеся планирования мероприятий на случай аварийной обстановки, а также формальностей пограничного контроля, касающихся рейсов для оказания помощи при стихийных бедствиях или антропогенных катастрофах. Однако Исполнительный комитет отметил, что нынешние положения в большинстве случаев относятся к подготовке аэродрома к аварийным ситуациям, возникающим на аэродроме или в его окрестностях. Он также отметил, что ИКАО и Управление Организации Объединенных Наций по координации гуманитарных вопросов (УКГВ) являются сопредседателями группы заинтересованных сторон по вопросам авиации и гуманитарным вопросам, с тем чтобы обеспечить наличие соответствующего инструктивного материала и средств для предоставления своевременной и согласованной помощи с использованием воздушных судов после стихийного бедствия. Исполнительный комитет рекомендовал Совету изучить данное предложение с учетом существующих приоритетных задач, финансируемых в рамках бюджета Регулярной программы на 2020–2022 годы, и наличия внебюджетных ресурсов.

67. Что касается документа WP/442 (Кирибати), то Исполнительный комитет разделил выраженную в нем обеспокоенность по поводу трудностей, с которыми могут столкнуться некоторые государства-члены при получении въездных виз для участия в совещаниях и мероприятиях ИКАО в Штаб-квартире, региональных бюро, а также в любых других государствах. Он принял к сведению, что по получении документа A40-WP/442 эти вызывающие обеспокоенность вопросы были незамедлительно доведены до сведения полномочных органов Канады и что полномочные органы Канады в координации с соответствующими иммиграционными органами,

обязуются еще больше упростить выдачу соответствующих въездных виз делегатам совещаний и мероприятий ИКАО. Делегация Канады дала заверения в том, что будут предприняты все возможные усилия для своевременной выдачи въездных виз должным образом назначенным делегатам при условии своевременной координации с ИКАО. Секретариат обеспечит применение такой же упрощенной процедуры в отношении делегатов на совещаниях ИКАО, проводимых в государствах, принимающих региональные бюро ИКАО, а также в других государствах, при условии, что официальные запросы в отношении помощи по визовым вопросам будут получены Секретариатом в региональных бюро ИКАО, по необходимости, в координации со Штаб-квартирой.

68. В связи с документом WP/135 (Катар) Исполнительный комитет принял к сведению, что вопрос о возможной разработке глобальных планов по стратегическим целям "*Экономическое развитие воздушного транспорта*" и "*Охрана окружающей среды*" обсуждался Советом [см. документ A40-WP/22-EC/7 о возможности разработки глобального плана в области воздушного транспорта (ГПВТ)], но Совету будет необходимо дополнительно обсудить данный вопрос.

69. В связи с документом WP/167 (МФТ) и предложением об учреждении *Международного дня бортпроводника* Исполнительный комитет, учитывая просьбы об учреждении нескольких международных авиационных дней, включая *Международный день жертв авиационных катастроф*, рекомендовал Совету изучить эти просьбы в совокупности и представить доклад на следующей сессии Ассамблеи.

Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2016, 2017 и 2018 годы

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

70. Исполнительный комитет рассмотрел и одобрил без изменений проект текста доклада по пункту 11 повестки дня, изложенный в документе WP/584, для представления пленарному заседанию.

Пункт 12 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

71. Исполнительному комитету на рассмотрение был представлен документ WP/596, содержащий проект текста его доклада по пункту 12 повестки дня, который включает проект резолюции 12/1 "*Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации*" и проект резолюции 12/2 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности*", а также добавление No. 1, содержащее проект резолюции 12/3 "*Декларация по авиационной безопасности – подтверждение глобального обязательства по повышению уровня внедрения*".

72. Председатель напомнил, что на своем четвертом заседании (EX/4), состоявшемся 28 сентября 2019 года, Исполнительный комитет согласился создать редакционную группу "*Друзья Председателя*" под председательством второго заместителя Председателя г-жи Поппи Кхозы (Южная Африка) для доработки текста *Глобальной декларации по авиационной безопасности*, изложенной в информационном документе WP/528 Revision No. 1, которая заменит существующую Декларацию, принятую на 37-й сессии Ассамблеи в 2010 году. Помимо делегата Южной Африки в состав редакционной группы вошли делегаты следующих государств-членов и организаций: Аргентины, Бразилии, Канады, Нигерии, Новой Зеландии, Португалии, Саудовской Аравии, Сенегала, Сингапура, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Того, АКГА и МСА. Как указал Председатель на предыдущем заседании (EX/8), предложенная редакционной

группой *Декларация по авиационной безопасности* была размещена на веб-сайте 40-й сессии Ассамблеи в разделе "*Справочные документы*" по адресу: <https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx>, и делегатам было предложено направить свои замечания по электронной почте в Секретариат по адресу: asf@icao.int до конца рабочего дня 30 сентября 2019 года. Председатель отметил, что полученные замечания учтены редакционной группой и отражены в пересмотренном ею тексте декларации, представленном в добавлении No. 1 к документу WP/596 в качестве проекта резолюции 12/3.

73. От имени Исполнительного комитета Председатель выразил искреннюю признательность председателю и членам редакционной группы за их ценную работу по уточнению текста упомянутой декларации.

74. Делегат Южной Африки, как председатель редакционной группы, подтвердила, что полученные замечания были должным образом рассмотрены и учтены.

75. В ходе последующего рассмотрения Исполнительным комитетом пересмотренной декларации, представленной в качестве проекта резолюции 12/3 в добавлении № 1 к документу WP/596, было решено:

- в соответствии с предложениями делегата Румынии и заместителя директора по авиационной безопасности и упрощению формальностей (DD/ASF) включить новый пункт действий 5) следующего содержания:

“5) обеспечить скорейшее осуществление резолюции A40-12/2 Ассамблеи "*Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации*";

- в соответствии с предложениями, внесенными делегатами Португалии и Сингапура и поддержанными председателем редакционной группы, изменить формулировку пункта 8) [перенумерован в пункт 9)] следующим образом:

“9) обеспечить эффективное выполнение касающихся авиационной безопасности положений Приложения 9 "Упрощение формальностей" ~~имеющих отношение к авиационной безопасности;~~

76. Затем Исполнительный комитет рассмотрел проект текста своего доклада, содержащийся в документе WP/596, и согласился:

- в соответствии с предложением делегата Канады изменить формулировку пункта 12.11, добавив Объединенные Арабские Эмираты к перечню соавторов документа WP/248;

- в соответствии с предложением делегата Бельгии изменить последнее предложение пункта 12.14 следующим образом:

"...рекомендовали государствам, отрасли и ИКАО принять практические меры по интеграции культуры обеспечения безопасности в авиационную среду в соответствии с приоритетными задачами ГПАБ, что включает проведение кампаний по культуре авиационной безопасности."

- в соответствии с предложением делегата Сингапура изменить формулировку пункта 20.20, включив Маршалловы Острова, Папуа-Новую Гвинею, Тринидад и Тобаго, Фиджи и Швейцарию в перечень соавторов документа WP/328;
- в соответствии с предложением делегата Соединенного Королевства изменить последнее предложение пункта 12.49 следующим образом:

"Было внесено много предложений, касающихся рассмотрения ИКАО вопроса о создании платформы для представления ~~и обмена информацией о результатах выполнения дорожной карты ГПАБ~~ информации о ходе выполнения согласованных приоритетных действий, мер и задач в рамках ГПАБ и демонстрации прогресса в достижении целевых показателей ГПАБ, например посредством использования защищенного портала хранилища данных ГПАБ, в рамках которого такая информация будет обновляться по мере поступления новых данных и материалов."

- расширить пункт 12.55, включив в него новое второе предложение, предложенное делегатом Румынии, и изменить последнее предложение в соответствии с предложением делегата Франции, чтобы изложить пересмотренный пункт в следующей редакции:

"...обеспечение применения междисциплинарного подхода к кибербезопасности и стимулирование обмена информацией. Комитет обсудил соответствующие критерии, которые могли бы лежать в основе структуры управления, в том числе: транспарентность во всех областях авиации; перевод работы Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности (SSGC) и Исследовательской группы по механизму доверия (TFSG) под эгиду всеобъемлющей структуры; обеспечение согласованности во всех соответствующих Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации; управление государствами и обеспечение участия заинтересованных сторон из отрасли; а также поддержание числа экспертов на приемлемом уровне. Соответственно, Комитет поручил ИКАО оперативно подготовить технико-экономическое обоснование и анализ недостатков для рассмотрения Советом в целях выявления наиболее приемлемых структур управления кибербезопасностью и механизма координации с учетом вышеупомянутых ~~соответствующих~~ критериев."

- в соответствии с предложением делегата Сингапура изменить последнее предложение пункта 12.59, включив слово "гражданской" перед словом "авиации", чтобы сформулировать его следующим образом: "...требует поддержки и инструкций со стороны высшего руководства для внедрения принципов авиационной безопасности во все сферы деятельности гражданской авиации."

78. Предложение делегата Канады о внесении поправки в пункт 12.51 проекта доклада не было принято.

79. Затем Исполнительный комитет рассмотрел и одобрил без изменений проект резолюции 12/1.

80. В ходе рассмотрения проекта резолюции 12/2 Исполнительный комитет согласился:

- в соответствии с предложением, внесенным делегатом Сингапура и поддержанным делегатами Сенегала, Швейцарии, Саудовской Аравии, Египта и Российской Федерации, изменить формулировку пункта 5 постановляющей части добавления С следующим образом:

"5. настоятельно призывает государства-члены в полной мере и на устойчивой основе внедрять положения Приложения 17 "Безопасность" и касающиеся ~~пограничного контроля~~ обеспечения безопасности положения Приложения 9 "Упрощение формальностей", которые ~~способствуют авиационной безопасности~~, активизировать свои усилия..."

- в соответствии с предложением делегата Сингапура изменить третий пункт преамбулы в добавлении D следующим образом:

"принимая во внимание, что государства-члены привержены соблюдению Стандартов Приложения 17 "Безопасность" и касающихся авиационной безопасности Стандартов Приложения 9 "Упрощение формальностей" — в поддержку целей в области ~~обеспечения пограничного контроля и авиационной безопасности,~~"

81. Предложение делегата Канады о внесении поправки в пункт 2 постановляющей части добавления С к проекту резолюции 12/2 не было принято.

82. Затем Исполнительный комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 12 повестки дня, содержащийся в документе WP/596, с учетом вышеуказанных поправок. Он согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 12/1 "Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации", проект резолюции 12/2 "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности" с вышеуказанными поправками и проект резолюции 12/3 "Декларация по авиационной безопасности – подтверждение глобального обязательства по повышению уровня внедрения", представленный в добавлении No. 1, с вышеуказанными поправками.

Пункт 13 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

83. Затем Исполнительный комитет рассмотрел документ WP/595, содержащий проект текста его доклада по пункту 13 повестки дня, который включает проект резолюции 13/1 "Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)".

84. Он согласился внести следующие изменения:

- по предложению делегата Ирландии изменить четвертое предложение пункта 13.3 следующим образом:

"Были приняты к сведению ~~е~~ ~~признательностью~~ отмечены предпринятые ИКАО шаги по совершенствованию своей внутренней организационной структуры в поддержку эволюции данной программы, а также ее эффективность, действенное и устойчивое осуществление."

- в соответствии с предложениями делегата Ирландии и заместителя директора по вопросам мониторинга и контроля (DD/MO) изменить формулировку пункта 13.4 следующим образом:

"Комитет поддержал ~~обсудил~~ документ A40-WP/114, представленный Финляндией от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации, ЕВРОКОНТРОЛЯ и Новой Зеландии, в котором содержится призыв осуществить эволюцию ~~выражается поддержка эволюции~~ МНМ УППКБП в направлении гибкой, адаптивной, основанной на оценке риска и надежной системы мониторинга и предлагаются для рассмотрения некоторые аспекты высокого уровня, касающиеся его эволюции. В их число входят такие аспекты, как базы данных, ~~Эти аспекты включают~~ перекрестный обмен данными и интерфейсы с другими программами, прикладные приемы и методы проверок. Комитет был проинформирован Секретариатом о том, ~~Было также отмечено,~~ что некоторые представляющие интерес элементы эволюции в настоящее время ..."

- кроме того, внести поправку в текст первого предложения пункта 13.4 на французском языке, заменив слова "La Commission" словами "Le Comité", как было предложено делегатом Гвинеи;
- в соответствии с предложением делегата Коста-Рики пересмотреть текст пункта 13.7 на испанском языке и привести его в соответствие с английским текстом, а текст пункта 13.8 на английском языке изменить следующим образом:

"Бразилия представила документ A40-WP/326, в котором она подчеркивает преимущества самооценки и партнерской оценки в рамках УППКБП и делится своим опытом в этой области. Комитет признал преимущества таких оценок ~~этой инициативы~~ и призвал государства активно внедрять партнерские оценки и участвовать в них, ~~в реализации подобных инициатив~~, особенно на региональном уровне, с тем чтобы и далее укреплять свои системы контроля за обеспечением безопасности полетов."

- по предложению делегата Бразилии расширить последнее предложение пункта 13.15, сформулировав его следующим образом:

"Комитет рекомендовал передать эту информацию на рассмотрение соответствующим группам экспертов и ~~при необходимости~~

поддержать разработку соответствующего инструктивного материала."

- в соответствии с предложениями, внесенными делегатами Португалии и Сингапура и поддержанными делегатами Бельгии, Турции, Египта и Саудовской Аравии, изменить формулировку пункта 13.19 следующим образом:

"Было отмечено, что основной акцент в этих рекомендациях должен делаться на эксплуатационном внедрении Стандартов Приложения 17 и что эти рекомендации следует выполнить как можно быстрее, с тем чтобы повысить уверенность в международной системе авиационной безопасности ~~эффективности методики проведения проверок~~ и улучшить показатели соблюдения Стандартов Приложения 17 на местном, региональном и глобальном уровнях. В связи с этим Совету было поручено определить очередность выполнения предложенных рекомендаций и обеспечить выделение достаточных ресурсов на реализацию УППАБ. Программа УППАБ-МНМ должна также взять на вооружение соответствующую передовую практику государств и отрасли."

- в соответствии с предложением, внесенным делегатом Португалии и поддержанным делегатом Бельгии, изменить формулировку пункта 13.22 следующим образом:

"Комитет также выступил в поддержку реформирования и постоянного совершенствования программы путем проведения консультаций с SSG и призвал государства поддержать УППАБ-МНМ, подписав меморандум о взаимопонимании, согласившись на проведение проверок в запланированные сроки и выделив достаточные финансовые и людские ресурсы, необходимые для реализации и дальнейшей эволюции программы, с тем чтобы она поставляла высококвалифицированных проверяющих, оценивала внедрение мер безопасности, помогала своевременно устранять серьезные недостатки и использовала основанный на оценке риска подход к установлению приоритетов проверок."

85. В ходе рассмотрения проекта резолюции 13/1 Исполнительный комитет согласился:

- по предложению делегата Ирландии изменить формулировку пункта 9 постановляющей части следующим образом:

"9. *порукает* Генеральному секретарю продолжать содействовать развитию координации и сотрудничества между МНМ УППКБП и программами проверок других организаций, связанных с безопасностью полетов, для обмена конфиденциальной информацией о безопасности полетов в целях облегчения возлагаемого на государства бремени, обусловленного повторяющимися проверками или инспекциями, уменьшения дублирования усилий и поиска вариантов взаимодействия для ~~мероприятий по мониторингу, а также~~ повышения эффективности МНМ УППКБП;"

86. Было отмечено, что по просьбе наблюдателя от КАНСО Секретариат проверит, заключила ли его организация соглашение с ИКАО об обмене информацией о безопасности полетов, получаемой в результате проведения проверок, инспекций, обзоров, анализов и/или оценок, и в случае положительного ответа внесет соответствующую поправку в пункт 16 преамбулы проекта резолюции 13/1.

87. Исходя из этого, Исполнительный комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 13 повестки дня, содержащийся в документе WP/595, с учетом внесенных поправок. Он согласился рекомендовать пленарному заседанию принять резолюцию 13/1 *"Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)"* с вышеуказанными поправками при условии проверки формулировки пункта 16 преамбулы.

Пункт 14 повестки дня. Программы упрощения формальностей

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

88. Затем Исполнительный комитет рассмотрел документ WP/594, содержащий проект текста своего доклада по пункту 14 повестки дня, который включает проект резолюции 14/1 *"Уменьшение риска распространения болезней посредством, помимо прочего, дезинсекции воздушных судов и методов борьбы с переносчиками инфекций и важная роль CAPSCA (Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения) в реализации этих мер"*, проект резолюции 14/2 *"Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми"* и проект резолюции 14/3 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей"*.

89. Он согласился внести следующие изменения:

- в соответствии с предложениями делегатов Соединенных Штатов Америки и Новой Зеландии изменить формулировку пункта 14.6 следующим образом:

"По пункту 2.6 документа WP/8, в котором говорится о дорожной карте для стандарта на электронные паспорта, некоторые делегаты высказали мнение о том, что введение электронных паспортов может быть экономически невыгодным для ряда малых государств, и Авиатранспортный комитет (АТК) рассмотрит эти требующие особого внимания вопросы в ходе своей работы над дорожной картой. Техническое исправление было внесено в добавление В документа WP/8. Комитету было предложено принять к сведению информацию, содержащуюся в информационном документе WP/550, представленном Соединенными Штатами Америки, в котором говорится о важности использования данных записей регистрации пассажиров (PNR) в целях обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей. По итогам обсуждения Комитет одобрил приоритетные задачи для стратегии TRIP ИКАО и ожидаемые результаты ее реализации в трехлетний период 2020–2022 гг., как представлено в добавлении к WP/8."

- по предложению делегата Испании изменить второе предложение пункта 14.14 следующим образом:

"Комментируя представленные информационные документы, одна делегация отметила, что документ WP/462 содержит ряд предложений и что рассмотрение этого вопроса следует включить в программу работы ИКАО имеющих большое значение для будущей работы ИКАО в области упрощения формальностей;"

- по предложению наблюдателя от МСА изменить последнее предложение пункта 14.17.1 следующим образом: "... предложила Ассамблее принять к сведению существующий инструктивный материал МСА по данному вопросу..."
- по предложению наблюдателя от МСА изменить последнее предложение пункта 14.20 следующим образом:

"Одна делегация упомянула великолепную работу МСА ИКАО и ИАТА по включению информационно-просветительских мероприятий по подготовке ~~подготовки~~ персонала в программы оперативной подготовки."

- в соответствии с предложением наблюдателя от ИАТА изменить второе предложение пункта 14.30 как указано ниже и исключить третье предложение:

~~"...Однако, хотя Комитет поддержал глобальные цели, указанные в документе WP/346., он не согласился с предложением о том, чтобы основывать SARPS Приложения 9 на одном критерии, как предлагается в п. б), поскольку это слишком ограничительно и непродуктивно. Подход, предложенный в документе WP/284, является предпочтительным (см. пп. 14.25 и 14.26 выше)."~~

90. Затем Исполнительный комитет рассмотрел и одобрил без изменений проект резолюции 14/1.

91. В ходе рассмотрения проекта резолюции 14/2 Исполнительный комитет согласился:

- по предложению делегата Греции изменить пункт 3 постановляющей части следующим образом:

"3. *порукает* Совету обеспечивать актуальность инструктивного материала, относящегося к проблеме борьбы с торговлей торговли людьми, и отражение в нем потребностей государств-членов."

92. В ходе рассмотрения проекта резолюции 14/3 Исполнительный комитет согласился:

- в соответствии с предложениями, внесенными делегатом Франции и поддержанными наблюдателем от ИАТА, включить в добавление А новой четвертый пункт преамбулы и новый пункт 3 постановляющей части следующего содержания:

"*принимая во внимание*, что обеспечение доступности воздушного транспорта для всех пассажиров является ключевым вкладом в достижение целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР),"

"3. *просит* Совет подготовить программу работы по обеспечению доступности воздушного транспорта для пассажиров с ограниченными возможностями в целях создания авиатранспортной системы, учитывающей потребности пассажиров с ограниченными возможностями;"

- в соответствии с предложением, внесенным делегатом Италии и поддержанным делегатом Испании, включить в добавление С новый пункт 9 постановляющей части следующего содержания:

"9. *просит* Совет рассмотреть возможность повышения статуса Рекомендуемой практики 8.46 Приложения 9 до международного Стандарта, а также рассмотреть вопрос о добавлении в Приложение 9 новой Рекомендуемой практики, предусматривающей разработку эксплуатантами воздушных судов и аэропортов соответствующих планов по оказанию своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, а также представление информации о них в ИКАО;"

93. Затем Исполнительный комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 14 повестки дня, содержащийся в документе WP/594, с учетом вышеуказанных поправок. Он согласился рекомендовать пленарному заседанию принять резолюцию 14/1 "*Уменьшение риска распространения болезней посредством, помимо прочего, дезинсекции воздушных судов и методов борьбы с переносчиками инфекций и важная роль CAPSCA (Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения) в реализации этих мер*"; резолюцию 14/2 "*Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми*" с вышеуказанными поправками и резолюцию 14/3 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей*" с вышеуказанными поправками.

Пункт 18 повестки дня. Многоязычие в ИКАО

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

94. Затем Исполнительный комитет рассмотрел документ WP/599 Revision No. 1, содержащий проект текста его доклада по пункту 18 повестки дня.

95. Он согласился со следующими изменениями:

- в соответствии с предложением, внесенным делегатом Парагвая и поддержанным делегатом Португалии, изменить формулировку пункта 18.3 следующим образом:

"В документе A40-WP/451, представленном Парагваем при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)¹ и Сообщества ведомств гражданской авиации португалоговорящих стран² (СААСЛ)³, подчеркивается, что отсутствие некоторых публикаций и документов ИКАО, в частности руководств и циркуляров, на всех официальных языках препятствует доступу государств к информации и приобретению знаний, и Организации следует стремиться динамично реагировать на потребность в

письменном и устном переводе. В документе также подчеркивается важность многоязычия, поскольку Организация рассматривает вопросы, связанные с нормативно-правовыми рамками и правилами гражданской авиации. В документе делается вывод о том, что крайне важно, чтобы ИКАО предоставляла высококачественное обслуживание государствам-членам на всех официальных языках, независимо от средств связи и/или способов распространения информации, используемых Организацией для достижения своих целей, учитывая, что надлежащее обслуживание, несомненно, будет способствовать в первую очередь достижению этих целей, а также оказанию поддержки письменному и устному переводу в португалоязычных странах."

- в соответствии с предложением, внесенным делегатом Кубы и поддержанным делегатами Парагвая, Российской Федерации и Перу, расширить пункт 18.9, включив в него новое пятое предложение в следующей формулировке:

"С этой целью была отмечена важность уделения первоочередного внимания этому вопросу в трехлетнем бюджете на 2023–2025 годы."

96. Исполнительный комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 18 повестки дня, содержащийся в документе WP/599 Revision No 1, с учетом вышеуказанных поправок.

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

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

97. Исполнительный комитет рассмотрел и одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 20 повестки дня, содержащийся в документе WP/581, с учетом следующей поправки к пункту 20.9, предложенной делегатом Австралии:

"...принял к сведению сложные демографические и эксплуатационные условия небольших островных государств, расположенных в аккредитованных при Азиатско-Тихоокеанском регионе региональном бюро. Документ A40-WP/210 призывает к оказанию адекватной поддержки в целях повышения уровня внедрения SARPS в области безопасности полетов, а также в области аэронавигационного потенциала и эффективности, а также в области безопасности полетов с уделением особого внимания ТМОРАГ..."

Пункт 21 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. Цели в области устойчивого развития (ЦУР)

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

98. Исполнительный комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 21 повестки дня, представленный в документе WP/585.

Пункт 22 повестки дня. Мобилизация ресурсов и добровольные фонды***Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию***

99. Затем Исполнительный комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 22 повестки дня, представленный в документе WP/586.

Пункт 25 повестки дня. Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала***Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию***

100. Затем Исполнительный комитет рассмотрел и одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 25 повестки дня, содержащийся в документе WP/616, при условии внесения поправки в пункт 25.13 путем включения Маршалловых Островов, Северной Македонии и Фиджи в перечень соавторов документа WP/206 согласно предложению делегата Сингапура.

101. Заседание закрылось в 11:00.

Протокол десятого заседания
(Среда, 2 октября 2019 года, 9:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 19 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
2. Пункт 23 повестки дня. Программа технической помощи
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
3. Пункт 24 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
4. Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
5. Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
6. Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 19 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

1. Исполнительный комитет приступил к рассмотрению проекта своего доклада пленарному заседанию по пункту 19 повестки дня (WP/582).
2. Была принята к сведению редакционная поправка ко второму предложению пункта 19.5, указанная начальником Отделения стратегического планирования и координации региональных вопросов (C/PRC), в соответствии с которой после союза "и" следует вставить слова "что Совет", чтобы сформулировать предложение следующим образом: "Комитет согласился с тем, что Секретариат будет и впредь регулярно представлять Совету обновленную информацию по данному вопросу и что Совет представит соответствующий доклад на 41-й сессии Ассамблеи."

3. Делегат Соединенных Штатов Америки с удовлетворением отметил, что в соответствии с договоренностью, достигнутой Исполнительным комитетом в ходе предыдущего рассмотрения этого пункта повестки дня (EX/8), проект резолюции, содержащийся в документе WP/423, представленном его государством, был объединен с проектом резолюции, содержащимся в документе WP/48, представленном Советом, в единую резолюцию 19/1 "*Повышение эффективности и действенности ИКАО*", изложенную в проекте доклада (WP/582). Одобрив вышеупомянутую редакционную поправку к пункту 19.5, он предложил внести в него дополнительную поправку, отражающую тот факт, что документ WP/423 получил широкую поддержку, с тем чтобы более точно отразить ход обсуждения.

4. Ссылаясь на первую фразу пункта 19.4, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что, хотя некоторые делегаты действительно высоко оценили руководящую роль как Президента Совета, так и Генерального секретаря ИКАО и выразили им поддержку в связи с достигнутым к настоящему времени прогрессом, в Исполнительном комитете не было единодушия по этому вопросу. Ряд делегатов конкретно выразили неудовлетворение прогрессом, достигнутым за последний трехлетний период, что фактически побудило Соединенные Штаты Америки представить документ WP/423. Поскольку существующий текст не был сбалансирован, он предложил внести поправку в пункт 19.4, с тем чтобы отразить обе точки зрения, высказанные в ходе обсуждения в Исполнительном комитете.

5. Делегаты Российской Федерации, Германии, Испании, Канады, Колумбии, Республики Корея, Швеции, Нидерландов, Греции, Японии, Италии, Новой Зеландии, Ирландии, Эритреи, Соединенного Королевства, Кипра, Бразилии, Австрии, Франции, Португалии, Финляндии, Аргентины, Норвегии и Мозамбика одобрили вышеупомянутые предложенные изменения к пунктам 19.5 и 19.4.

6. Поддержав предложенную делегатом Соединенных Штатов Америки поправку к пункту 19.4, делегат Китая заявил, что было бы неверно указывать в пункте 19.5, что документ WP/423 в целом получил широкую поддержку, поскольку в отношении некоторых подробных мер, изложенных в этом документе, были высказаны различные точки зрения. Делегаты Алжира, Кабо-Верде и Корейской Народно-Демократической Республики разделили это мнение.

7. Хотя делегат Южной Африки поддержала имеющийся текст пункта 19.5, поскольку, по ее мнению, он справедливо отражает ход обсуждения, она указала, что, если в этот пункт будет внесена поправка, предложенная делегатом Соединенных Штатов Америки, то в нем должно быть указано, что широкую поддержку получил не только документ WP/423, но и документ WP/48.

8. Согласившись с замечаниями делегата Соединенных Штатов Америки, делегат Австралии с учетом высказанных мнений предложил изменить первую фразу пункта 19.4, сформулировав ее следующим образом: "Хотя делегации высоко оценили руководящую роль Президента Совета и Генерального секретаря и выразили им поддержку ", а первую фразу пункта 19.5 сформулировать следующим образом: "Поскольку рекомендации, включенные в WP/48 и WP/423, получили общую поддержку".

9. Делегаты Франции, Аргентины, Южной Африки, Саудовской Аравии, Перу, Вануату, Ливана, Парагвая, Сингапура, Кабо-Верде, Туниса и Алжира поддержали предложения делегата Австралии.

10. Делегат Соединенных Штатов Америки одобрил предложенную делегатом Австралии поправку к пункту 19.5, поскольку она лучше отражает широкую поддержку обоих документов, отмеченную делегатом Южной Африки. Однако он считает, что предложенная

поправка к пункту 19.4 по-прежнему не обеспечивает сбалансированности, поскольку в ней не уточняется, что, хотя некоторые делегаты были удовлетворены уровнем достигнутого до сих пор прогресса, были и другие делегаты, выразившие неудовлетворение. Такое неудовлетворение послужило толчком к представлению Соединенными Штатами Америки документа WP/423. Заявив о необходимости дополнительной работы над формулировкой пункта 19.4, делегат Соединенных Штатов Америки указал, что он будет рад присоединиться к Председателю и делегату Австралии, в частности, после настоящего заседания, чтобы доработать этот пункт.

11. Хотя делегаты Германии, Канады, Швеции и Колумбии согласились с тем, что пункт 19.4 следует переформулировать, делегаты Российской Федерации и Китая высказались за сохранение его существующего текста.

12. Отметив необходимость достижения консенсуса по этому вопросу, поскольку он касается эффективности и действенности Организации, делегат Южной Африки указала, что, если это можно сделать путем незначительного уточнения пункта 19.4 с учетом замечаний представителя Соединенных Штатов Америки, то она выступает за это. Вместе с тем она подчеркнула, что в тексте пункта 19.4 необходимо отразить состоявшееся сегодня обсуждение. Делегат Южной Африки высказалась за то, чтобы небольшая редакционная группа рассмотрела этот текст и доложила о результатах рассмотрения.

13. В свете состоявшегося обсуждения Председатель предложил создать такую небольшую редакционную группу в составе делегатов Соединенных Штатов Америки, Австралии и Южной Африки с целью пересмотра пункта 19.4 и представления доклада Исполнительному комитету по данному вопросу.

14. Делегаты Колумбии, Нигерии, Китая, Алжира, Мозамбика, Объединенной Республики Танзания, Туниса, Российской Федерации, Перу, Канады и Эритреи поддержали это предложение, при этом делегаты Китая, Российской Федерации и Канады пожелали принять участие в работе данной редакционной группы. Председатель согласился с этим.

15. Затем делегат Соединенных Штатов Америки предложил просто исключить пункт 19.4. Делегаты Бразилии и Канады согласились с этим, отметив, что это устранит необходимость в редакционной группе. Подтверждая свою позицию, делегат Южной Африки настоятельно рекомендовала создать редакционную группу для уточнения пункта 19.4. Она предупредила, что полное исключение этого пункта приведет к потере важной информации.

16. Одобрив пункт 19.7, касающийся документа WP/461, представленного ее государством, и пункт 19.8, касающийся документа WP/467, представленного Камеруном, делегат Кубы предложила в свете состоявшегося обсуждения в Исполнительном комитете внести следующие поправки: первое предложение в пункте 19.7 изменить, добавив перед словом "касающийся" фразу "и поддержанный многими другими государствами документ A40-WP/461", а второе предложение сформулировать следующим образом: "... SARPS с разными датами начала применения... отметил обеспокоенность относительно нового формата, в частности относительно сложности представления информации о различиях"; второе предложение в пункте 19.8 сформулировать следующим образом: "Комитет признал озабоченность в связи с низким уровнем ответов на консультации по письмам государств и отсутствием обратной связи с государствами, представившими замечания и ...".

17. Обратив внимание на проект резолюции 19/1 (WP/582), делегат Китая предложил включить в пункт 3 постановляющей части новый подпункт d) следующего содержания: "избегать любого возможного конфликта интересов при заключении партнерских соглашений и привлечении

добровольного финансирования". Делегат Соединенных Штатов Америки высказал возражение, заявив, что этот текст не был предложен ни в одном из документов, представленных по пункту 19 повестки дня, и не обсуждался Исполнительным комитетом.

18. Председатель Исполнительного комитета указал, что с учетом дополнительных замечаний будет создана небольшая редакционная группа в составе делегатов Австралии, Канады, Китая, Российской Федерации, Соединенных Штатов Америки и Южной Африки, которая рассмотрит предлагаемые поправки к проекту текста доклада Комитета пленарному заседанию по пункту 19 повестки дня и проекту резолюции 19/1 и представит доклад на следующем заседании.

Пункт 23 повестки дня. Программа технической помощи

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

19. Исполнительный комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 23 повестки дня, содержащийся в документе WP/572. Он согласился рекомендовать пленарному заседанию принять представленный в нем проект резолюции 23/1 "*Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке*".

Пункт 24 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

20. Исполнительный комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 24 повестки дня, содержащийся в документе WP/624. Он согласился рекомендовать пленарному заседанию принять представленный в нем проект резолюции 24/1 "*Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи*" с нижеуказанными изменениями, предложенными делегатом Португалии, с тем чтобы отразить рекомендации, внесенные Советом в документе WP/66 (*Политика и деятельность в области технического сотрудничества в период 2016-2018 гг.*), которые ранее обсуждались в рамках данного пункта повестки дня (EX/7).

- в добавление А включить новый десятый пункт преамбулы следующего содержания:
"*принимая во внимание*, что резолюция A39-23 настоятельно призывает государства-члены, отрасль, финансовые учреждения, доноров и другие заинтересованные стороны осуществлять координацию и сотрудничество друг с другом и оказывать поддержку деятельности по оказанию помощи в соответствии с глобальными и региональными приоритетами, устанавливаемыми ИКАО, избегая таким образом дублирования усилий,";
- в добавление С включить новый пункт 3 постановляющей части следующего содержания:
"*просит* Генерального секретаря усилить применение системного подхода Организации в рамках целенаправленной деятельности по оказанию технической поддержки, направленной на создание надежных и устойчивых государственных систем контроля;"

- в то же добавление С включить новый пункт 9 постановляющей части следующего содержания:

"просит Генерального секретаря стимулировать широкое использование показателей эффективности для объективной оценки влияния деятельности в области технического сотрудничества и технической помощи на внедрение SARPS ИКАО;"

Пункт 26 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

21. Затем Исполнительный комитет рассмотрел проект своего доклада пленарному заседанию по пункту 26 повестки дня (WP/587).

22. Исполнительный комитет согласился с предложением делегата Испании изменить второе предложение пункта 26.5, заменив слова "на уровне административного руководства" словами "на стратегическом уровне", с тем чтобы оно гласило: "В нем рекомендуется налаживать более тесные связи с авиационной отраслью не только на уровне экспертов, но также и на стратегическом уровне, что позволит государствам и ИКАО более оперативно реагировать на эти изменения"; а также с предложением делегата Франции изменить второе предложение пункта 26.6, исключив фразу "поскольку, по его мнению, она носит слишком предписывающий характер" и добавив слово "представленный" после слов "не поддержал", с тем чтобы оно гласило: "В этом контексте Комитет не поддержал представленный проект резолюции Ассамблеи."

23. Обратив внимание на проект резолюции 26/2 *"Инновации в сфере авиации"*, С/PRC указал, что для того, чтобы отразить выступление наблюдателя от Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), сделанное в ходе предыдущего рассмотрения Комитетом (EX/7) документа WP/14 по этому вопросу, представленного Советом, и связанного с ним документа WP/113, пункт 2 постановляющей части следует изменить, включив после слова "Организации" фразу "включая ее методы работы с отраслью", и сформулировать следующим образом: "*порукает* Совету оценить потребность в совершенствовании процессов Организации, включая ее методы работы с отраслью, а также объем требуемых для этого ресурсов, в целях соответствия темпам инноваций, которые оказывают воздействие на устойчивое развитие гражданской авиации;"

24. С/PRC далее указал, что для того, чтобы подчеркнуть, что предусматриваемый орган высокого уровня с участием отрасли будет регулярно предоставлять Совету стратегические рекомендации, в пункт 5 постановляющей части проекта резолюции 26/2 следует внести поправку, включив слово "регулярного" перед словом "предоставления", с тем чтобы он гласил: "*порукает* Совету срочно рассмотреть вопрос о создании регулярного органа высокого уровня с участием отрасли для регулярного предоставления Совету стратегических рекомендаций относительно инноваций в авиации.". Делегат Франции предложил в качестве альтернативы исключить слово "регулярного" перед словами "органа высокого уровня" и сформулировать пункт следующим образом: "*порукает* Совету срочно рассмотреть вопрос о создании органа высокого уровня с участием отрасли для регулярного предоставления Совету стратегических рекомендаций относительно инноваций в авиации.". Делегат Испании одобрил эти предложения, и Исполнительный комитет согласился с ними. Предложение делегата Бразилии об исключении слова "срочно" из пункта 5 постановляющей части проекта резолюции 26/2 не было принято в связи с отсутствием какой-либо поддержки.

25. Председатель сделал вывод о том, что Исполнительный комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 26 повестки дня, содержащийся в документе WP/587, с учетом вышеупомянутых поправок и согласился рекомендовать пленарному заседанию принять представленный в нем проект резолюции 26/1 "Коммерческие космические перевозки (CST)" и проект резолюции 26/2 "Инновации в сфере авиации" с учетом вышеупомянутых поправок.

Пункт 15 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

26. Затем Исполнительный комитет рассмотрел проект своего доклада пленарному заседанию по пункту 15 повестки дня (WP/573).

27. Ссылаясь на пункт 15.13, касающийся документа WP/374, представленного его государством, делегат Российской Федерации предложил в соответствии с пунктом действий а) и пунктом 3.2 этого документа добавить новое второе предложение в следующей формулировке: "С учетом необходимости тесного и эффективного сотрудничества между группами экспертов САЕР и АНК Совету было предложено рассмотреть возможность придать приоритетный характер работе по разработке SARPS ИКАО для SST." [сверхзвуковые воздушные суда]. Далее он предложил изменить последнее предложение пункта 15.13, включив слова "для оказания поддержки этой деятельности в" перед аббревиатурой "ИКАО", и сформулировать его следующим образом: "В документе подчеркивается, что Российская Федерация активно участвует в комплексных исследованиях перспективных SST и силовых установок и предоставит ресурсы, если это необходимо, для оказания поддержки этой деятельности в ИКАО.". Исполнительный комитет согласился с предложенными изменениями.

28. Наблюдатель от Международного совета аэропортов (МСА) сослался на пункт 15.26 документа WP/573, в котором говорится, что Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять проект резолюции 15/1 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха". Он предложил расширить этот пункт, указав, что один из наблюдателей заявил, что предлагаемое включение пункта 7 постановляющей части в добавление В к этой резолюции несовместимо с положениями документа ИКАО Дос 9082 "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание".

29. Директор Авиатранспортного управления (D/АТВ) указал, что, хотя Секретариат принял к сведению выступление наблюдателя от МСА в ходе предыдущего рассмотрения Исполнительным комитетом проекта резолюции 15/1 (WP/57; EX/5), было неясно, какое положение документа Дос 9082 ИКАО он имел в виду. Он предложил, и Комитет согласился с этим, чтобы после настоящего заседания сотрудники Секретариата встретились с наблюдателем от МСА для выяснения этого вопроса при том понимании, что если будет установлено, что между пунктом 7 постановляющей части в добавлении В к проекту резолюции 15/1 и документом Дос 9082 ИКАО нет противоречий, то существующий текст пункта 15.26 будет сохранен; в противном случае в него будут внесены соответствующие поправки.

30. Исходя из этого, Исполнительный комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 15 повестки дня, содержащийся в документе WP/573, с учетом вышеупомянутых поправок. Он решил рекомендовать пленарному заседанию принять представленный в нем проект резолюции 15/1 "Сводное заявление о постоянной политике

и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха".

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

31. До начала рассмотрения проекта доклада пленарному заседанию по пункту 16 повестки дня (WP/574) делегат Китая выразил серьезную обеспокоенность и жалобу своей делегации в связи с поведением Секретариата, который оказывал услуги Исполнительному комитету на его пятом и шестом заседаниях в воскресенье, 29 сентября 2019 года, когда в рамках пунктов 15, 16 и 17 повестки дня обсуждались вопросы, связанные с охраной окружающей среды. Он подчеркнул, что после решения Исполнительного комитета о том, что два документа, представленные Китаем от имени Российской Федерации и Индии с изложением их совместно предлагаемых изменений к проектам резолюций 16/1 и 17/1, следует разместить на веб-сайте А40 ИКАО, произошла длительная задержка с их размещением; кроме того, вопреки этому решению эти два документа были быстро удалены с веб-сайта А40 еще до закрытия заседания Исполнительного комитета. Делегат Китая заявил, что это серьезно повлияло на ход работы, поскольку Исполнительный комитет не смог завершить в тот день рассмотрение пунктов 16 и 17 повестки дня. Он подчеркнул, что, хотя он незамедлительно обратился к Президенту Совета с просьбой разобраться с этим инцидентом, он не был уверен в том, что Секретариат повторно разместит эти два документа на веб-сайте А40, и на крайний случай договорился через представительство Китая о напечатании сотен экземпляров данных документов для распространения. Однако позднее в тот же вечер делегат Китая был проинформирован другим делегатом о том, что эти два документа были вновь размещены на веб-сайте А40.

32. Выразив большую признательность Президенту Совета за его успешные усилия в этой связи, делегат Китая отметил, что, несмотря на упомянутый инцидент, он не будет давать общую негативную оценку работы Секретариата ввиду высокого качества услуг и докладов, которые он предоставлял Технической комиссии в течение последних двух недель.

33. Подчеркнув, что все сотрудники должны соблюдать *нормы поведения ИКАО* (см. Инструкцию для персонала PI/1.4), делегат Китая подчеркнул, что в соответствии со статьей 27 Секретариат несет ответственность за предоставление услуг Договаривающимся государствам ИКАО, а основная функция Секретариата заключается в оказании директивным органам помощи в их работе и выполнении их решений. Кроме того, в соответствии со статьей 33 сотрудники не должны ни индивидуально, ни коллективно дискредитировать то или иное правительство или предпринимать какие-либо действия, направленные на подрыв усилий правительства. Однако делегат Китая счел, что его делегация столкнулась с такого рода дискредитацией и подрывом вследствие задержки Секретариатом выполнения решения Исполнительного комитета о размещении двух упомянутых документов на веб-сайте А40 и последующего удаления этих документов вопреки этому решению.

34. Делегат Китая заявил, что, хотя статья 29 норм поведения ИКАО предусматривает, что Секретариат должен воздерживаться от поощрения или лоббирования в пользу конкретного государства, удаление двух упомянутых документов с веб-сайта А40 фактически оказало услугу тем государствам, которые не поддержали изменения к проектам резолюций 16/1 и 17/1, предложенные в этих документах. Он отметил, что такое поведение Секретариата наносит ущерб его репутации и вызывает утрату доверия к докладам, которые он готовит от имени Исполнительного комитета. Делегат Китая подчеркнул, что, хотя его делегация прибыла в ИКАО с искренней готовностью

участвовать в дискуссиях Ассамблеи по вопросам изменения климата, ее позиции и мнения, отраженные в двух упомянутых документах, долгое время игнорировались, что было отмечено всеми участниками. Заявив, что поведение Секретариата также нарушает основные принципы беспристрастности и недискриминации, закрепленные в нормах поведения ИКАО, он напомнил, что в статье 13 говорится, что "международные гражданские служащие в отличие от частных лиц не имеют права становиться на чью-либо сторону или публично выражать, будь то в личном качестве или в качестве членов той или иной группы, свои убеждения по спорным вопросам", и что статья 22 предусматривает, что "международные гражданские служащие должны выполнять указания, получаемые в связи с осуществлением своих служебных обязанностей", и что никакие сомнения или трудности не должны задерживать выполнение этих указаний. По мнению делегата Китая, некоторым сотрудникам еще многое предстоит сделать, чтобы научиться выполнять эти требования.

35. Отметив, что его делегация весьма уважительно относится к правилам и положениям ИКАО и считает, что ИКАО твердо намерена выполнять свои функции в соответствии со своими правилами и положениями, делегат Китая указал, что в этой связи его делегация почтительно просит Совет в лице его Президента провести расследование упомянутого инцидента и проверить, имел ли место какой-либо проступок, предусмотренный *Кодексом службы ИКАО* (Doc 7350), а именно невыполнение сотрудником своих обязательств по Кодексу в результате действий или бездействия, злого умысла или халатности или несоблюдения норм поведения, ожидаемых от международного гражданского служащего. Делегат Китая подчеркнул, что до тех пор, пока его делегация не получит от Совета удовлетворительного ответа относительно проведения им тщательного расследования этого инцидента с подробным докладом о мерах, которые были и будут приняты во избежание повторения подобных инцидентов, она оставляет за собой право сообщить сотруднику ИКАО по вопросам этики о любой возможной необъективности, дискриминации, конфликте интересов или проступке со стороны любых сотрудников Секретариата, причастных к инциденту.

36. Полностью поддержав выступление делегата Китая, делегат Российской Федерации попросил отразить его в докладе Исполнительного комитета по пункту 16 повестки дня. Он вновь подчеркнул необходимость соблюдения правил и положений ИКАО, касающихся ведения работы Ассамблеи, Исполнительного комитета и Комиссий.

37. Принимая к сведению замечания, высказанные делегатами Китая и Российской Федерации, D/ATB указал, что после получения от канцелярии Президента Совета информации об этом инциденте Секретариат принял незамедлительные меры для установления его причины. Хотя, по-видимому, это был технический вопрос, связанный с веб-сайтом А40, в настоящее время он не в состоянии подтвердить это. D/ATB представит доклад Генеральному секретарю и официально информирует делегата Китая в ходе Ассамблеи. Тем временем D/ATB принес искренние извинения от имени всех сотрудников Секретариата, которые могли быть причастны к этому печальному инциденту, в результате которого два документа, представленные Китаем от имени Российской Федерации и Индии, где излагаются совместно предложенные ими изменения к проектам резолюций 16/1 и 17/1, временно были недоступны на веб-сайте А40.

38. Затем Исполнительный комитет приступил к рассмотрению документа WP/574, содержащего проект его доклада пленарному заседанию по пункту 16 повестки дня.

39. Заместитель директора по вопросам окружающей среды (DD/ENV) подчеркнул, что в первое предложение пункта 16.10 следует внести поправку, заменив слово "Финляндия" словом "Франция", чтобы правильно указать государство, представившее документ WP/102 от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА). Такую же поправку следует внести и в первое

предложение пункта 17.7 проекта доклада пленарному заседанию по пункту 17 повестки дня (WP/575).

40. Ссылаясь на пункт 16.18, касающийся документа WP/273, который был представлен его организацией, наблюдатель от Международного совета деловой авиации (МСДА) предложил в соответствии с пунктом действий b) этого документа добавить новое второе предложение следующего содержания: "МСДА также просил, чтобы ИКАО способствовала выработке соответствующей политики, а государства обеспечили ее реализацию в целях поощрения производства SAF в больших количествах", и Комитет согласился с этим предложением.

41. Затем делегат Российской Федерации предложил внести в проект доклада следующие изменения:

- в пункте 16.21, касающемся совместного заявления его государства и Китая, содержащегося в документе WP/605, расширить первое предложение, добавив к нему в конце фразу "и разработке альтернативной глобальной системы экономического стимулирования в целях реального уменьшения эмиссии CO₂ в секторе международной гражданской авиации путем технической модернизации отрасли для повышения уровня безопасности полетов и реализации Целей устойчивого развития ООН"; а также добавить новое второе предложение следующего содержания: "Китай и Российская Федерация также предложили Ассамблее просить Президента Совета ИКАО проинформировать Генерального секретаря о такой позиции государств, присоединившихся к данному заявлению.";
- в пункте 16.31 заменить слово "прогресс" словом "результаты" и сформулировать предложение следующим образом: " Комитет отметил результаты, полученные в рамках реализации инициативы ИКАО в сфере планов действий государств, ...";
- в пункте 16.34 последнее предложение следует изменить, заменив термин "низкоуглеродное авиационное топливо" термином "устойчиво производимые виды авиационного топлива" (это предложение было впоследствии снято; см. пункт 68 ниже);
- в пункте 16.37 добавить новое второе предложение следующего содержания: "Однако другие государства отметили, что необходимо использовать возможность реализации амбициозных целей, которые уже были установлены, в качестве первого шага.", и включить новое четвертое предложение в следующей формулировке: "В этой связи делегация Российской Федерации попросила создать специальную рабочую группу для достижения согласия по некоторым пунктам проекта резолюции по климату, и это было поддержано несколькими делегациями, однако данное предложение принято не было.";
- полностью исключить пункт 16.38 о работе по определению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации, поскольку, по его мнению, он не обсуждался (это предложение было впоследствии снято; см. пункт 62 ниже)
- включить новый пункт 16.40 следующего содержания: "Китай и Российская Федерация предложили перенести приложение "*Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации*" из рассматриваемого

проекта резолюции в проект резолюции, представленный в документе WP59. Однако это предложение было отклонено.", и перенумеровать существующий пункт 16.40 в пункт 16.41.

42. Выразив полную поддержку в отношении этих предлагаемых изменений, делегат Китая подчеркнул, что доклад должен отражать дискуссию в Комитете справедливым и сбалансированным образом. Затем он предложил внести следующие дополнительные изменения:

- в пункте 16.34 изменить второе предложение, добавив в конце фразу: "и при этом признал расхождение во мнениях относительно необходимости установления количественной доли SAF к 2050 году и относительно того, как разрабатывать такую долю (в соответствии с подходом "сверху вниз" или "снизу-вверх").";
- в пункте 16.35 изменить второе предложение, заменив слова "единство мнений государств" словами, отражающими фактическую ситуацию, поскольку, по его мнению, такого единства во время дискуссии в Комитете не было (EX/5), и добавить после слова "относительно" фразу "необходимости разработки другой долгосрочной желательной цели";
- полностью исключить пункт 16.37, где говорится, что в пункте 9 постановляющей части обновленной резолюции А39-2 следует четко указать на настоятельную необходимость принятия долгосрочной глобальной желательной цели.

43. Делегат Саудовской Аравии отметил, что, судя по всему, пункт 16.38 сформулирован так, чтобы дать понять, что все члены Комитета достигли договоренности относительно данного текста, согласно которому Совету следует работать над конкретными предложениями в отношении долгосрочной глобальной желательной цели. Однако он считал, что этот текст не отражает фактического хода дискуссии в Комитете (EX/5). Делегат Саудовской Аравии заявил, что текст не соответствует пункту 9 постановляющей части обновленной резолюции А39-2, представленной в документе WP/58. Подчеркнув, что в случае последующего одобрения текста Ассамблеей в качестве своего решения, его необходимо будет незамедлительно выполнять, он попросил разъяснить взаимосвязь между резолюцией Ассамблеи и решением Ассамблеи в докладе Комитета, утвержденном пленарным заседанием. Выразив такую же просьбу, делегат Объединенных Арабских Эмиратов отметил, что разъяснение процедурных последствий, связанных с пунктом 16.38, облегчит принятие Комитетом решения одобрить, изменить или исключить этот пункт. Делегат Соединенных Штатов Америки также попросил дать дополнительные разъяснения в отношении пункта 16.38, чтобы лучше понять его статус.

44. Поддержав замечания, высказанные делегатами Китая и Саудовской Аравии, делегат Российской Федерации отметил, что все вышеупомянутые предложения о внесении поправок в проект доклада были сделаны для того, чтобы объективно отразить все мнения, высказанные в ходе дискуссии в Комитете. Он подчеркнул, что данные предложения не вносят никаких новых элементов. Напомнив о своем предложении исключить пункт 16.38 (см. пункт 41), делегат Российской Федерации спросил, как возник этот текст и когда он был обсужден Исполнительным комитетом.

45. Также поддержав выступления делегатов Китая и Саудовской Аравии, делегат Египта вновь заявил о необходимости объективного изложения в докладе мнений всех делегатов. Он подчеркнул, что в пункте 16.38 не указано, что имели место некоторые расхождения во мнениях относительно приоритизации работы по определению осуществимости долгосрочной глобальной

желательной цели. Вместе с тем делегат Египта отметил, что текст пункта 9 постановляющей части обновленной резолюции A39-2 (WP/574) точно отражает консенсус, достигнутый в Комитете.

46. Повторив вопрос делегата Российской Федерации о возникновении пункта 16.38, делегат Кубы подчеркнула, что для того, чтобы иметь возможность утвердить весь доклад по пункту 16 повестки дня, ей необходимо лучше понять правовые последствия включения этого пункта по отношению к проекту резолюции 16/1.

47. Предлагая на рассмотрение Исполнительного комитета свое заключение на сугубо правовой технической основе, директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям (D/LEB) указал, что Ассамблея является высшим органом ИКАО и что при условии неуклонного соблюдения правовых принципов, закрепленных в Чикагской конвенции и ее Правилах процедуры (Doc 7600), она обладает суверенным правом принимать любые решения. Он отметил, что обычная практика ИКАО заключается в выражении наиболее важных решений Ассамблеи в форме резолюции. Во-вторых, решение Исполнительного комитета или Комиссий может быть отражено в докладе пленарному заседанию и впоследствии одобрено Ассамблеей без необходимости принятия резолюции. D/LEB отметил, что, хотя вопросы, как правило, рассматриваются в самой резолюции, если у большинства делегатов по-прежнему имеются мнения, которые они хотели бы выразить вне рамок резолюции, они могут сделать это, в качестве большинства, в соответствующем докладе.

48. Поддерживая позицию, выраженную делегатами Российской Федерации, Китая и Саудовской Аравии, делегат Индии вновь заявил о необходимости отразить в докладе Исполнительного комитета тот факт, что во время обсуждения пункта 16 повестки дня никакого единства мнений не было.

49. Делегат Австралии заявил, что пункт 16.38 точно отражает итоги обсуждения в Исполнительном комитете (EX/5), а именно, что Комитет согласился не вносить никаких дальнейших изменений в обновленную резолюцию A39-2 и вместо этого решил включить в свой доклад заявление, чтобы внести ясность в вопрос о важности работы Совета над конкретными предложениями в отношении долгосрочной глобальной желательной цели. Он предложил делегатам Китая и Российской Федерации внести на рассмотрение отдельный пункт с изложением всех беспокоящих их вопросов, затронутых в их совместном заявлении (WP/605), а не предлагать поправки к различным пунктам доклада, чтобы отразить эти вопросы.

50. Указав, что она не поддерживает предлагаемые изменения к пунктам 16.37 и 16.38, делегат Новой Зеландии подчеркнула, что эти пункты следует оставить в том виде, в каком они представлены в документе WP/574, поскольку они точно отражают предыдущее обсуждение в Комитете (EX/5). Поддержав предложение Делегата Австралии, она рекомендовала, чтобы делегаты Китая и Российской Федерации, если они считают, что их мнения не нашли адекватного отражения в докладе Исполнительного комитета, представили отдельный пункт, точно отражающий их мнения, а не исключали ключевые пункты доклада, отражающие мнения других делегатов.

51. Ссылаясь на пункт 16.38, делегат Кубы указала, что, хотя, по ее мнению, Совет мог бы выполнить указанную работу, связанную с долгосрочной глобальной желательной целью, необходимо сделать больший акцент на оказании поддержки развивающимся государствам, включая наращивание потенциала и техническую помощь государствам в рамках инициативы "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB).

52. Согласившись с необходимостью четкого отражения дискуссии Комитета (EX/5) в докладе по пункту 16 повестки дня, делегат Франции отметил, что имели место весьма

значительные расхождения во мнениях, о которых в нем ничего не говорится. Он подчеркнул, что, хотя, по его мнению, доклад не является идеальным и ему хотелось бы включить в него определенный текст, он, тем не менее, действуя в духе компромисса, может принять доклад в том виде, в каком он был представлен в документе WP/574. Вместе с тем делегат Франции не будет возражать, если некоторые делегаты сочтут необходимым включить в доклад свои мнения. В этой связи он подтвердил, что предложение делегата Австралии является хорошим шагом вперед. Делегат Франции подчеркнул, что он не может согласиться с какими-либо другими изменениями к докладу, помимо тех, которые уже были предложены в ходе текущего обсуждения.

53. Касаясь вопросов, поднятых в связи с пунктом 16.38, делегат Франции напомнил, что именно Президент Совета предложил не вносить никаких дальнейших изменений в обновленную резолюцию A39-2, а вместо этого включить в доклад Комитета заявление, вносящее ясность в отношении важности работы Совета над конкретными предложениями, касающимися долгосрочной глобальной желательной цели. Подчеркнув, что все делегаты имели возможность высказаться по этому предложению, он отметил, что Председатель впоследствии указал, что оно получило поддержку подавляющего большинства делегатов и что Комитет будет действовать соответствующим образом.

54. Делегаты Испании, Норвегии, Австрии, Нидерландов, Греции, Германии, Словакии, Финляндии, Российской Федерации, Италии, Мальты, Кубы и Монако также поддержали предложение делегата Австралии, равно как и замечания, высказанные, в частности, делегатами Новой Зеландии и Франции.

55. При этом делегат Испании указал, что, хотя пункт 16.38 отражает предложенное Президентом Совета компромиссное решение, второе предложение пункта можно было бы пересмотреть, чтобы сделать больший акцент на оказании поддержки развивающимся государствам, включая наращивание потенциала и техническую помощь государствам в рамках инициативы NCLB, как было предложено делегатом Кубы.

56. Одобрив выступление делегата Франции и дальнейшие действия, предложенные делегатом Австралии, делегат Нидерландов указал, что он учитывает и понимает вопросы, беспокоящие другие государства, и согласен с тем, что они могут быть отражены в отдельном пункте доклада Исполнительного комитета, как это было предложено. Хотя он считал, что доклад, включая текст в пункте 16.38, отражает работу Комитета справедливым и сбалансированным образом, он предложил изменить второе предложение пункта 16.35, заменив слова "единство мнений государств" словами "явное большинство государств".

57. Делегат Италии отметил, что, хотя он удовлетворен докладом, представленным в документе WP/574, и считает, что текст пункта 16.38 отражает решение Комитета, он согласен с конструктивным предложением делегата Австралии о добавлении отдельного пункта с целью отразить мнения делегатов Китая и Российской Федерации, которые, по их мнению, не были должным образом освещены.

58. Делегат Канады указал, что он разделяет мнения, высказанные делегатами Австралии, Франции, Испании, Новой Зеландии и Нидерландов по этому вопросу.

59. Вновь заявив о своей полной поддержке проекта резолюции 16/1, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что в нем содержатся те же формулировки (с незначительными изменениями), что и в двух предыдущих резолюциях Ассамблеи о международной авиации и изменении климата (A38-18 и A39-2). Он заметил, что проект резолюции 16/1 явно получил широкую поддержку. Отметив, что сейчас рассматривается проект

доклада Комитета о ходе обсуждения пункта 16 повестки дня, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул важность того, чтобы все делегаты чувствовали, что их мнения были заслушаны и должным образом отражены. Однако он не уверен в том, что предложение делегата Австралии является правильным подходом, поскольку ему неизвестно содержание предусматриваемого отдельного пункта, отражающего мнения делегатов Китая и Российской Федерации.

60. Напомнив о предложении делегата Китая внести поправку во второе предложение пункта 16.34, с тем чтобы признать расхождения во мнениях относительно необходимости установления количественной доли SAF, которая подлежит использованию к 2050 году, и подходов к разработке такой количественной доли, Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что его государство настоятельно призывает проявлять осторожность при установлении такой количественной цели в отношении SAF. Он указал, что если делегат Китая готов принять предложение делегата Нидерландов о внесении поправки в пункт 16.35, то он также примет его, поскольку у него сложилось впечатление, что явное большинство выступивших делегатов высказались за выполнение работы, связанной с долгосрочной глобальной желательной целью, в приоритетном порядке.

61. Выразив признательность D/LEB за его разъяснение, делегат Египта отметил, что указанное в пункте 16.38 решение Комитета относительно работы по определению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели лишь дополняет положения по этому вопросу в проекте резолюции 16/1. Поэтому он предложил изменить вводную часть пункта 16.38, заменив слова "Комитет пришел к выводу о том, что" словами "Большинство государств пришли к выводу" и отразить в том же пункте 16.38 расходящиеся точки зрения.

62. Согласившись с этим предложением, делегат Российской Федерации указал, что в этой связи нет необходимости исключать пункт 16.38, как он предлагал ранее (см. пункт 41). Отметив, что ему по-прежнему неясно, будет ли пункт 16.38 фигурировать только в докладе Исполнительного комитета или же он будет также включен в проект резолюции 16/1 либо в качестве нового положения, либо в качестве поправки к существующему положению, он выразил просьбу дать дополнительные разъяснения.

63. Отметив, что большинство недоразумений в отношении пункта 16.38 возникает из-за вводной части, делегат Аргентины предложил исключить ее во избежание неправильного толкования в будущем и изменить первое предложение остального текста с целью отразить, что явное большинство государств согласилось с тем, что Совету необходимо дать более ясные указания для того, чтобы он мог в приоритетном порядке выполнить работу по определению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели.

64. Отметив, что он весьма воодушевлен таким духом сотрудничества, делегат Китая согласился с предложением, внесенным делегатом Египта и поддержанным делегатом Российской Федерации, отразить в пункте 16.38 как мнения большинства государств, так и расхождения во мнениях государств.

65. Делегаты Колумбии и Кубы поддержали замечания и предложения делегатов Египта, Российской Федерации, Китая и Аргентины.

66. Давая разъяснения в отношении пункта 16.38, в котором отражено предложение, представленное им в ходе предыдущего обсуждения Исполнительным комитетом пункта 16 повестки дня (EX/5), Президент Совета подчеркнул, что текст, содержащийся в абзаце с отступом

после вводной части ("Совет при технической поддержке САЕР ... и оказания необходимой помощи"), не предназначен для замены пункта 9 постановляющей части проекта резолюции 16/1, содержащегося в документе WP/574, который, по общему мнению, следует сохранить; скорее, он призван дополнить пункт 9 постановляющей части, чтобы пояснить, как будут осуществляться его положения, то есть указать, что следует в приоритетном порядке выполнять работу по определению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели и представить варианты для рассмотрения на следующей Ассамблее вместе с дорожной картой осуществления, и что при проведении этой работы Совет должен опираться на текущие и планируемые инициативы и действия, включая инновационные технологии и партнерские отношения между государствами и отраслью, учитывая при этом инициативу NCLB ИКАО, в частности необходимость наращивания потенциала и оказания технической помощи государствам, что также было подчеркнуто делегатом Кубы.

67. Президент Совета отметил, что неясность возникла не только из-за вводной части пункта 16.38, но и из-за того, что дальнейший текст был представлен в виде абзаца с отступом, что создало ошибочное впечатление о том, что он предназначен для замены пункта 9 постановляющей части резолюции 16/1. Он указал, что необходимо либо переформулировать вводную часть, либо исключить ее. Кроме того, следует переработать остальной текст, с тем чтобы отразить не только мнение большинства относительно работы, связанной с долгосрочной глобальной желательной целью, но и мнение других делегатов, которые не были согласны с выполнением этой работы в приоритетном порядке. Подчеркнув, что для переработки текста, а также для рассмотрения других предлагаемых поправок к проекту доклада, необходимо время, Президент Совета попросил делегатов, предложивших внести изменения, в том числе делегатов Российской Федерации, Китая и Кубы, представить Секретариату свои тексты для рассмотрения. Он полагал, что если предлагаемые поправки к отдельным пунктам или новый отдельный пункт, предложенный делегатом Австралии, будет трудно включить в проект доклада по пункту 16 повестки дня и они потребуют проведения переговоров, то Исполнительный комитет мог бы использовать для их рассмотрения редакционную группу, созданную для рассмотрения предлагаемых поправок к проекту доклада по пункту 19 повестки дня и проекту резолюции 19/1 (WP/582), при условии, что редакционной группе удастся достичь компромиссного решения в отношении пункта 19 повестки дня; в качестве альтернативы можно было бы создать вторую редакционную группу. Поскольку европейские делегаты активно участвовали в обсуждении пункта 16 повестки дня и подняли ряд вопросов, Президент Совета предложил, включить делегата Франции в состав редакционной группы. Он также предложил включить и делегата Аргентины.

68. Делегат Российской Федерации выразил удовлетворение разъяснениями Президента Совета. Он подчеркнул, что в свете его беседы с делегатом Саудовской Аравии во время перерыва на кофе он снимает свое чисто редакционное предложение изменить последнее предложение пункта 16.34, заменив термин "низкоуглеродное авиационное топливо" термином "устойчиво производимые виды авиационного топлива", которое было поддержано делегатом Китая (см. пункт 41). Делегат Российской Федерации отметил, что он по-прежнему поддерживает предложенные делегатом Китая поправки к пункту 16.34 (см. пункт 42). Затем он предложил изменить перенумерованный пункт 16.41 так, чтобы он отражал, что некоторые государства возражали против рекомендации принять проект резолюции 16/1 и что Комитет внес эту рекомендацию на основе мнения большинства, и сформулировать его следующим образом: "Несмотря на возражения, высказанные несколькими государствами, большинство членом Комитета согласилось рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:".

69. Делегат Китая предложил изменить пункт 16.39 следующим образом: в первом предложении заменить фразу "в то время как Комитет принял к сведению обеспокоенность, выраженную несколькими государствами, включая ту, которая отражена в документе WP/605"

фразой "однако другие государства настаивали на том, что проект резолюции следует изменить, и представили конкретные предлагаемые изменения"; а второе предложение заменить предложением следующего содержания: "Поскольку у Комитета не было достаточно времени для обсуждения этих предложений, Комитет решил представить этот проект документа Ассамблее для дальнейшего обсуждения."

70. Поддержав предложенные Президентом дальнейшие действия, делегаты Бразилии, Франции, Сингапура, Египта, Саудовской Аравии, Японии, Российской Федерации и Германии вызвались принять участие в работе небольшой редакционной группы, которая рассмотрит предлагаемые поправки к проекту доклада по пункту 16 повестки дня (WP/574).

71. Приняв к сведению выраженную заинтересованность, Председатель Исполнительного комитета указал, что при создании редакционной группы он выберет по два государства из каждого региона, с тем чтобы обеспечить справедливое географическое представительство.

72. Было решено вернуться к рассмотрению проекта доклада по пункту 16 повестки дня и проекта резолюции 16/1 (WP/574) на следующем заседании.

73. Заседание закрылось в 12:15.

Протокол одиннадцатого заседания
(Среда, 2 октября 2019 года, 14:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация
— Создание второй небольшой редакционной группы
2. Одобрение проекта текста Общего раздела доклада Исполнительного комитета пленарному заседанию
3. Пункт 19 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию (*продолжение*)
4. Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию (*продолжение*)
5. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация

Создание второй небольшой редакционной группы

1. В соответствии с договоренностью, достигнутой в ходе первоначального рассмотрения Исполнительным комитетом проекта своего доклада пленарному заседанию по пункту 16 повестки дня (WP/574) (EX/10), о создании второй небольшой редакционной группы для рассмотрения предлагаемых поправок к докладу Председатель объявил, что в ее состав войдут делегаты Аргентины, Бразилии, Саудовской Аравии, Египта, Сингапура, Австралии, Германии, Франции, Южной Африки, Нигерии, Соединенных Штатов Америки, Канады, Китая, Российской Федерации и Индии. Теперь редакционная группа проведет совещание с сотрудниками Секретариата в зале заседаний рядом с канцелярией Президента Совета и представит доклад Исполнительному комитету позднее в ходе текущего заседания.

Одобрение проекта текста Общего раздела доклада Исполнительного комитета пленарному заседанию

2. Исполнительный комитет рассмотрел и одобрил без изменений для представления пленарному заседанию проект текста Общего раздела своего доклада, представленный в документе WP/598.

Пункт 19 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО***Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию (продолжение)***

3. Затем Исполнительный комитет возобновил (EX/10) и завершил рассмотрение проекта своего доклада по пункту 19 повестки дня (WP/582).

4. Начальник Отделения по стратегическому планированию, координации и развитию партнерских отношений (H/SPCP) отметил, что первая небольшая редакционная группа, которая была создана для рассмотрения предлагаемых поправок к проекту текста доклада и проекту резолюции 19/1, утром провела свое совещание и предложила следующие изменения:

- изменить пункт 19.1, сформулировав его следующим образом: "Комитет принял к сведению представленный Советом документ A40-WP/48 и высоко оценил достижения Организации и ее руководства в области повышения ее эффективности и действенности за последний трехлетний период.";
- изменить пункт 19.4, исключив следующую часть первого предложения: "...дав высокую оценку руководству и выразив поддержку Президенту Совета и Генеральному секретарю ИКАО за достигнутый на данный момент прогресс и";
- изменить первое предложение пункта 19.5, сформулировав его следующим образом: "Учитывая общую поддержку документов A40-WP/48 и A40-WP/423, Комитет согласился свести проекты обеих резолюций в одну резолюцию, озаглавленную "Повышение эффективности и действенности ИКАО".";
- изменить первое предложение пункта 19.7, добавив перед словом "документ" фразу "и поддержанный многими другими государствами", а второе предложение этого пункта сформулировать следующим образом: "Комитет признал выгоды, обеспечиваемые улучшением наглядного представления SARPS с разными датами начала применения согласно новой редакционной практике, однако при этом отметил обеспокоенность относительно нового формата, в частности относительно сложности представления информации о различиях.";
- изменить второе предложение пункта 19.8, добавив перед словом "что" фразу "что существует обеспокоенность низкими показателями реагирования на письма государствам и отсутствием обратной связи с государствами, представляющими замечания, и";
- изменить проект резолюции 19/1, включив в пункт 3 постановляющей части новый подпункт d) следующего содержания: "избегать любого возможного конфликта интересов при заключении партнерских соглашений и привлечении добровольного финансирования.".

5. Н/СПСР напомнил, что второе предложение пункта 19.5 ранее было изменено и сформулировано следующим образом: "Комитет согласился с тем, что Секретариат будет и впредь регулярно представлять Совету обновленную информацию по данному вопросу и что Совет представит соответствующий доклад на 41-й сессии Ассамблеи".

6. С учетом вышеупомянутых поправок Исполнительный комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 19 повестки дня, представленный в документе WP/582. Кроме того, он согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 19/1: "*Повышение эффективности и действенности ИКАО*" с вышеуказанной поправкой.

Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию (продолжение)

7. Представляя результаты рассмотрения второй редакционной группой предложенных поправок, заместитель директора по вопросам окружающей среды (DD/ENV) отметил, что был предложен следующий текст пункта 16.38 взамен вводной части:

"Явное большинство государств согласилось с тем, что Совету необходимо дать более ясные указания, с тем чтобы он мог в приоритетном порядке выполнить работу по определению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели уменьшения эмиссии CO₂ международной авиации, и представить варианты, а затем дорожную карту реализации для рассмотрения на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО. Они заявили, что эту работу необходимо выполнять при технической поддержке САЕР и в консультации с государствами, отраслью и другими соответствующими заинтересованными сторонами, опираясь на текущие и планируемые инициативы и действия, включая новые технологии и партнерские соглашения между государствами и отраслью, и при этом оказывать необходимую поддержку, включая наращивание потенциала и техническую помощь государствам в рамках инициативы "*Ни одна страна не остается без внимания*". Другие государства отклонили идею приоритизации этой работы по определению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели и просили Совет критически оценить ход реализации национальных планов государствами с точки зрения их долгосрочного видения задач и получить лучшее представление об имеющихся ресурсах для оказания помощи развивающимся странам в сфере технологий, наращивания потенциала и финансов, а также обеспечить справедливый учет особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств."

8. DD/ENV отметил, что, хотя редакционная группа также предложила тексты пунктов 16.39, 16.40 и 16.41 проекта доклада, некоторые из них заключены в скобки, поскольку они зависят от дальнейшего обсуждения Исполнительным комитетом проекта резолюции 16/1.

9. Делегат Египта поддержал предложенный текст пункта 16.38.

10. Затем делегат Китая представил нижеуказанные изменения к проекту резолюции 16/1, которые были совместно предложены Китаем, Индией и Российской Федерацией (документ размещен на веб-сайте А40 в разделе "*Справочные документы*" по адресу: https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_058_en.pdf).

- изменить пункт 10 преамбулы, исключив фразу "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," и включить следующий новый пункт преамбулы:

"*Признавая также*, что некоторые государства обеспокоены вопросами справедливости и осуществимости цели сохранения на том же уровне нетто-эмиссии углерода, начиная с 2020 года, и высказали оговорки относительно этой цели,";

- разделить пункт 12 преамбулы после слов "участие и сотрудничество государств и отрасли" на два пункта, при этом второй пункт будет начинаться словами "*отмечая* коллективные обязательства", и в этом втором пункте исключить слова "от имени отрасли международного воздушного транспорта" и добавить в конце фразу "а *также отмечая*, что такие обязательства крайне нуждаются в тщательном изучении вопросов справедливости, осуществимости и доступности с учетом различных национальных условий и реалий государств,";
- изменить пункты 21 и 22 преамбулы, заменив слово "приветствуя" словами "принимая во внимание";
- " изменить пункт 23 преамбулы, заменив слово "важного" словом "потенциального";
- изменить пункт 25 преамбулы, исключив фразу "в качестве обновляемого документа на будущее для замены значительной части авиационного топлива устойчиво производимыми видами авиационного топлива к 2050 году,";
- изменить пункт 28 преамбулы, заменив слова "рассматриваются как часть работы по внедрению" словами "обеспечивают гибкость при внедрении".

11. Китай, Индия и Российская Федерация также совместно предложили внести следующие изменения в постановляющую часть резолюции 16/1:

- включить новый пункт 1bis постановляющей части следующего содержания: "*вновь подтверждает* принцип суверенитета государств в международном сотрудничестве в области борьбы с изменением климата,";
- изменить пункт 2 а) постановляющей части, заменив слова "обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль" словами "продолжать улучшать взаимодействие между ИКАО и другими соответствующими учреждениями ООН";
- изменить пункт 7 постановляющей части, заменив слова "достижения коллективных желательных целей" словами "устойчивого развития международной авиации";
- изменить пункт 8 постановляющей части, сформулировав его следующим образом: "*признает*, что некоторые государства испытывают обеспокоенность в связи с целью, изложенной в пункте 6 выше, и *просит* Совет представить на 41 сессии доклад о справедливости и осуществимости этой цели в свете коллективных усилий по развитию "зеленой" авиации и соответствующих фактологических научно-исследовательских работ, инициированных государствами и, при необходимости, исследованиями САЕР относительно возможности достижения этой цели, а также с учетом соответствующей информации от государств,";

- изменить начало пункта 9 постановляющей части, сформулировав его следующим образом: "*просит* Совет проанализировать долгосрочные концепции государств в области "зеленого" роста, указанные в их соответствующих национальных планах, и продолжать изучать вопросы справедливости и осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации...";
- изменить пункт 13 постановляющей части, сформулировав его следующим образом: "*просит* Совет продолжать предоставлять рекомендации и другую техническую помощь для подготовки и обновления планов действий государств до конца июня 2021 года в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления планов действий в ИКАО и *призывает* государства распространять экономические и технические исследования и передовую практику, связанную с достижением желательных целей";
- изменить начало пункта 15 постановляющей части следующим образом: "*просит* Совет, уважая суверенитет государств, предложить государствам ...";
- изменить вводную часть пункта 22 постановляющей части, заменив слова "*просит* государства" словами "*предлагает* государствам";
- изменить пункт 22 с) постановляющей части, исключив слова "в рамках ИКАО";
- изменить пункт 23 с) постановляющей части, сформулировав его следующим образом: "постоянно служить форумом для обмена информацией о передовой практике для "зеленых" аэропортов в целях обмена извлеченными уроками и передовой практикой между аэропортами";
- изменить пункт 23 d) постановляющей части, заменив слова "инструктивный материал" словом "доклады";
- изменить пункт 25 с) постановляющей части, заменив слова "достижению глобальных желательных целей" словами "устойчивому развитию международной гражданской авиации";
- изменить пункт 25 f) постановляющей части, исключив фразу "в рамках подготовки к созыву СААФ/3 не позднее 2025 года в целях обновления концептуального видения ИКАО в области устойчиво производимых видов авиационного топлива на период до 2050 года путем включения количественной доли SAF, которая подлежит использованию к 2050 году";
- изменить пункт 26 постановляющей части, сформулировав его следующим образом: "*призывает* государства выявлять потенциальные последствия изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры, определять меры по адаптации к потенциальным последствиям изменения климата и взаимодействовать в целях адаптации к оценке рисков изменения климата для международной авиации в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью";
- изменить вводную часть приложения к проекту резолюции 16/1 об изменении климата, включив слова "и периодического анализа" после слова "реализации", с тем чтобы она гласила: "Руководящие принципы разработки, реализации и периодического анализа рыночных мер (PM) для международной авиации:" и перенести это приложение в проект резолюции 17/1 по CORSIA.

12. Делегат Германии указала, что, насколько она понимает, подавляющее большинство делегатов поддержали компромиссное решение Президента Совета (EX/5), согласно которому в обновленную резолюцию A39-2, т.е. в проект резолюции 16/1, предложенный Советом в добавлении к документу WP/58, не будет внесено никаких дальнейших изменений.

13. Разделяя это мнение, делегат Испании подчеркнул, что оно было отражено во вводной части пункта 16.38 проекта доклада в документе WP/574. Выразив признательность делегату Китая за изложение позиции указанных трех государств по проекту резолюции 16/1 и отметив, что Ассамблее следует в равной степени учитывать мнения всех государств-членов, он подчеркнул, что проект резолюции 16/1 уже был рассмотрен и одобрен Исполнительным комитетом для представления пленарному заседанию с целью его принятия. Сейчас рассматривается только проект доклада об уже состоявшемся в Исполнительном комитете обсуждении.

14. Делегаты Соединенного Королевства, Нидерландов, Новой Зеландии и Соединенных Штатов Америки поддержали мнения, выраженные делегатами Германии и Испании. При этом делегат Соединенного Королевства выступил за принятие компромиссного решения Президента Совета и за то, чтобы не возобновлять обсуждение текста проекта резолюции 16/1.

15. В этой связи делегат Нидерландов особо отметил пункт 16.39 проекта доклада (WP/574), в котором говорится следующее: "При рассмотрении обновленной резолюции A39-2 явное большинство государств заявили о своей поддержке текста проекта резолюции, предлагаемого в добавлении к документу WP/58, без каких-либо дальнейших изменений, в то время как Комитет принял к сведению обеспокоенность, выраженную несколькими государствами, включая ту, которая отражена в документе WP/605."

16. Отметив, что явным большинством членов Исполнительного комитета было решено, что проект резолюции 16/1 не будет открыт для внесения поправок, делегат Новой Зеландии подчеркнула, что в данный момент никаких изменений к нему она не поддержит.

17. Делегат Соединенных Штатов Америки выразил признательность за предоставленную ему возможность принять участие в работе небольшой редакционной группы и высказался в поддержку конечного результата ее работы. Он напомнил, что в ходе предыдущего обсуждения в Исполнительном комитете (EX/5) многие государства, включая Соединенные Штаты Америки, поддержали проект резолюции 16/1 без каких-либо изменений. Отметив, что тогда он заявил, что готов внести дополнительные изменения, с тем чтобы сделать долгосрочную глобальную желательную цель более амбициозной, делегат Соединенных Штатов Америки указал, что, если бы Исполнительный комитет пожелал продолжить дискуссию, то многие государства были бы рады обсудить такие изменения в дополнение к тем, которые были представлены делегатом Китая от имени трех указанных государств. Однако, как представляется, на сессии Ассамблеи остается не так много времени. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что значительная часть текста проекта резолюции 16/1 прежде уже рассматривалась, в частности, двумя последними Ассамблеями (резолюции A38-18 и A39-2) и Советом. Кроме того, соответствующие документы A40 были подготовлены заблаговременно, и делегаты имели достаточно времени для ознакомления с ними до обсуждения в Исполнительном комитете. Делегат Соединенных Штатов Америки указал, что ему совершенно ясно, что проект резолюции 16/1, предложенный Советом в документе WP/58, пользуется широкой поддержкой. Отметив, что поддержка этого текста является компромиссом, он подчеркнул, что полностью поддерживает его и рекомендовал Исполнительному комитету перейти к следующему пункту повестки дня.

18. Одобрив изменения к проекту резолюции 16/1, предложенные делегатом Китая от имени Китая, Индии и его государства, делегат Российской Федерации подчеркнул, что, хотя явное

большинство считало, что в обновленную резолюцию A39-2 никаких изменений вносить не следует, указанные три государства обязаны и имеют право разъяснить свою позицию по этому вопросу.

19. Председатель Исполнительного комитета сделал вывод о том, что большинство высказалось за сохранение проекта резолюции 16/1 в том виде, в каком он был представлен в документе WP/58 и воспроизведен в документе WP/574. Он указал, что высказанные замечания были приняты к сведению и будут отражены в проекте доклада.

20. По просьбе делегата Китая начальник Отделения по вопросам изменения климата (С/СС) представил следующие другие изменения, предложенные редакционной группой:

- в первом предложении пункта 16.39 заменить фразу "в то время как Комитет принял к сведению обеспокоенность, выраженную несколькими государствами, включая ту, которая отражена в документе WP/605" фразой "однако другие государства настаивали на том, что проект резолюции следует изменить, и представили конкретные предлагаемые изменения" и включить в скобках новое третье предложение следующего содержания: "[У Комитета не было времени обсудить эти предложения и он решил представить проект резолюции и соответствующие предложения об изменениях Ассамблее для дальнейшего рассмотрения.]";

- в соответствии с предложением, внесенном ранее делегатом Российской Федерации (EX/10), включить новый пункт 16.40 следующего содержания: "Делегации Российской Федерации и Китая предложили перенести приложение "*Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (PM) для международной авиации*" из рассматриваемого проекта резолюции в проект резолюции, представленный в документе WP59. Однако это предложение было отклонено.", и перенумеровать существующий пункт 16.40 в 16.41;

- Пункт 16.41 изменить и заключить в скобки следующим образом: "[Несмотря на возражения двух государств, Комитет большинством голосов согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:]".

21. Делегат Российской Федерации указал, что он поддерживает предлагаемые изменения к пункту 16.39, поскольку они соответствуют тексту, ранее предложенному делегатом Китая (EX/10). Он считал, что третье предложение, заключенное в скобки, исключать не следует, так как оно отражает дискуссию в Исполнительном комитете.

22. Делегат Соединенных Штатов Америки заявил, что сохранение этого третьего предложения приведет к недоразумениям.

23. В связи с этим Председатель Исполнительного комитета предложил в качестве альтернативы изменить второе предложение пункта 16.39, включив в конце слова "и представлены Комитету", чтобы сформулировать его следующим образом: "После устных заявлений, сделанных некоторыми государствами-членами, письменные материалы для заседания были представлены тремя государствами-членами, размещены на веб-сайте ИКАО и представлены Комитету".

24. Затем делегат Китая спросил, каков процесс принятия решений в Исполнительном комитете, если есть государства, которые решительно выступают против мнения большинства по тому или иному вопросу.

25. Директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям (D/LEB) пояснил, что в соответствии с Постоянными правилами процедуры Ассамблеи (Doc 7600)

Ассамблея, Исполнительный комитет и Комиссии ведут работу и принимают решения на основе правила простого большинства. Если большинство соглашается, то решение может быть принято. D/LEB отметил, что, если говорить о резолюции Ассамблеи, принятой большинством голосов, то имели место прецеденты, когда государства впоследствии выражали свои оговорки либо в отношении резолюции в целом, либо в отношении ее отдельных положений. Отвечая на дополнительный вопрос делегата Китая, D/LEB указал, что обычно на Ассамблеях ИКАО резюме обсуждения, представленное председателем Ассамблеи или председателями Исполнительного комитета или комиссий, рассматривается в качестве решения данного органа, если против этого нет возражений.

26. Выразив обеспокоенность по поводу упомянутого правила простого большинства, делегат Эритреи подчеркнул, что мнение большинства Исполнительного комитета не обязательно отражает мнение большинства всех государств-членов ИКАО, все из которых будут затронуты решением Исполнительного комитета. Отметив необходимость пересмотра проекта резолюции 16/1, чтобы наилучшим образом учесть мнение меньшинства, он подчеркнул, что в этой резолюции рассматривается очень деликатный вопрос об изменении климата, которое, как ожидается, будет иметь катастрофические последствия для будущих поколений.

27. Представитель Индии поддержал это выступление, а также выступления делегатов Китая и Российской Федерации.

28. Отвечая на дальнейший вопрос делегата Китая, Президент Совета пояснил, что определение большинства может осуществляться путем голосования, которое в соответствии с правилом 46 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600) обычно проводится голосом, поднятием руки или вставанием, но которое по просьбе может также проводиться в виде поименного голосования. Однако он подчеркнул, что правило 46 обычно не применяется до тех пор, пока не будут предприняты все усилия для достижения максимально возможного консенсуса в отношении компромиссного решения, которое в максимально возможной степени учитывает мнение меньшинства. Президент Совета отметил, что, если такие усилия терпят неудачу при обсуждении резолюции Ассамблеи, то у государств всегда есть возможность высказать оговорки после ее принятия пленарным заседанием.

29. Подчеркнув, что в проекте резолюции 16/1 содержатся те же формулировки (с незначительными изменениями), что и в двух предыдущих резолюциях Ассамблеи о международной авиации и изменении климата (A38-18 и A39-2), как это было ранее отмечено делегатом Соединенных Штатов Америки (EX/10), Президент Совета заявил, что Исполнительному комитету нет необходимости начинать вносить изменения в его текст. Он рекомендовал, и Председатель согласился с этим, чтобы Исполнительный комитет принял к сведению вывод Председателя о том, что большинство высказалось за сохранение проекта резолюции 16/1 в том виде, в каком он был представлен в документе WP/58 и воспроизведен в документе WP/574 (см. пункт 19 выше); принял к сведению различные поднятые вопросы и предоставил больше времени для дальнейших неофициальных консультаций с заинтересованными государствами с представлением доклада об их результатах Исполнительному комитету на его следующем заседании.

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию

30. Комитет приступил к рассмотрению проекта своего доклада пленарному заседанию по пункту 17 повестки дня (WP/575), при этом DD/ENV подчеркнул, что в него следует внести следующие редакционные поправки:

- первое предложение пункта 17.7 следует изменить, заменив слово “Финляндия” словом “Франция”, чтобы правильно указать государство, представившее документ WP/102 от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств-членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА);
- пункт 17.9 следует изменить, добавив Маршалловы острова и Папуа-Новую Гвинею к списку государств, представивших документ WP/229;
- пункт 17.28 следует изменить, сформулировав следующим образом: "В документе WP/407 ИАТА сообщила о системе FRED+ ИАТА, призванной упростить обмен данными об эмиссии между эксплуатантами воздушных судов и государствами, а также между эксплуатантами воздушных судов и органами по верификации."

31. Ссылаясь на пункт 17.13, делегат Индии предложил заменить первое предложение следующим предложением: "В документе WP/228 Revision No. 1 Индия предложила принять в качестве основы CORSIA "инициируемый государствами – членами" принцип установления объема авиационной эмиссии, возложить ответственность за сокращение эмиссии на государства-члены, а не на эксплуатантов."

32. Обратив внимание на пункт 17.10, делегат Бразилии предложил изменить первое предложение и разделить его на два предложения следующего содержания: "В документе WP/289 Бразилия и Гватемала при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) подчеркнули важность всех элементов корзины мер для обеспечения устойчивого развития гражданской авиации. Была также подчеркнута актуальность соответствующего внедрения системы MRV CORSIA и выражена поддержка программе АСТ-CORSIA и ее продолжению."

33. Делегат Российской Федерации предложил заменить пункт 17.20 следующим текстом: "В документе WP/529 Revision No. 1 Российская Федерация представила результаты анализа негативных экологических и экономических последствий внедрения CORSIA, в частности для развивающихся стран и стран с переходной (формирующейся) рыночной экономикой, которые ставят под сомнение целесообразность продолжения внедрения CORSIA. Кроме того, в альтернативном проекте резолюции Ассамблеи, включенном в документ WP/529, Российская Федерация вносит предложение о том, что Совету ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке глобальной системы экономического стимулирования в виде "Механизма чистого развития для международной гражданской авиации" (МЧР). Кроме того, Российская Федерация предложила Ассамблее рассмотреть в качестве обоснованной альтернативы внедрению CORSIA вопрос о возможности инициирования создания под эгидой ООН мобильных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями, что может в полной мере соответствовать целям устойчивого развития Организации Объединенных Наций и внести реальный вклад в сокращение глобальной эмиссии CO₂".

34. Делегаты Российской Федерации и Китая подчеркнули, что в пункте 17.11 необходимо лучше отразить содержание документа WP/306, совместно представленного их государствами, и указали, что они представят в Секретариат пересмотренный текст.

35. Затем делегат Китая предложил включить новый пункт 17.33 *bis* следующего содержания: "Комитет признает, что некоторые государства испытывают серьезную озабоченность и возражают против удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне, что и базовый уровень для CORSIA". Делегат Российской Федерации поддержал это предложение.

36. Делегат Франции заявил, что включать предлагаемый новый пункт 17.33 *bis* в проект доклада нецелесообразно, поскольку пункт 17 повестки дня, касающийся CORSIA и упомянутой глобальной желательной цели достижения углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года (CNG2020), в соответствии с обычной практикой обсуждался в рамках пункта 16 повестки дня об изменении климата и это отражено в проекте резолюции 16/1.

37. Подчеркнув, что он тоже возражает против этого предложения, делегат Соединенных Штатов Америки указал, что, хотя желание делегатов отразить в докладе Исполнительного комитета мнения, высказанные ими в ходе дискуссии, всячески приветствуется, он не помнит, чтобы то, что изложено в новом пункте 17.33 *bis*, было действительно сказано. По его мнению, это похоже на попытку зафиксировать позицию некоторых государств в нескольких пунктах всего доклада, как и во время предыдущего обсуждения проекта доклада по пункту 16 повестки дня.

38. Поддержав выступления делегатов Франции и Соединенных Штатов Америки, делегат Германии подчеркнул, что доклад Исполнительного комитета представляет собой краткое изложение его дискуссий, а не протокол, и поэтому не отражает всех заявлений, сделанных делегатами.

39. Делегаты Канады, Норвегии, Швеции, Новой Зеландии, Соединенного Королевства, Нидерландов, Греции и Португалии разделили мнения, высказанные делегатами Франции, Соединенных Штатов Америки и Германии.

40. Делегат Китая заявил, что его предложение в отношении нового пункта 17.33 *bis* согласуется с позицией, высказанной некоторыми государствами в ходе обсуждения пункта 17 повестки дня, и, следовательно, должно быть отражено в докладе Исполнительного комитета.

41. Директор Авиатранспортного управления (D/АТВ) указал, что Секретариат проведет консультации с делегатами Китая и других заинтересованных государств, с тем чтобы определить, как наилучшим образом отразить их мнения в докладе.

42. Затем делегат Российской Федерации предложил включить новый пункт 17.42 *bis* следующего содержания: "Эти три государства в принципе не согласны с проектом резолюции, представленным Советом в документе WP/59, поскольку им было отказано в обсуждении предложенных ими изменений к этой резолюции [веб-адрес ИКАО] и их обеспокоенность не была учтена". Далее он предложил включить в пункт 17.43 слова "большинство членов" и сформулировать его следующим образом: "Большинство членов Комитета согласились рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:" (17/1).

43. Затем делегат Китая предложил:

- изменить первое предложение пункта 17.34, заменив слово "отметил" словами "принял к сведению" и исключив слово "успешно", и сформулировать его следующим образом:

"Комитет принял к сведению осуществленную ИКАО разработку связанных с CORSIA Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивных материалов.";

- изменить первое предложение пункта 17.35, включив слово "некоторыми" перед словом "государствами" и добавив в конце пункта следующее новое предложение: "Комитет также принял к сведению мнения и позиции, выраженные некоторыми другими государствами, согласно которым именно государства, а не Совет ИКАО, должны принимать решение о соответствии критериям единиц эмиссии и устойчиво производимых видов авиационного топлива для использования в рамках CORSIA.";

- изменить пункт 17.42, включив в конце следующее новое предложение "Три государства подчеркнули, что CORSIA должна осуществляться на основе определенного на национальном уровне подхода и что каждому государству должно быть разрешено принимать свои собственные исходные условия и стандарты для сертификации единиц эмиссии и SAF, признавая важность разработки Советом ИКАО механизма международного диалога и консультаций с заинтересованными государствами в целях повышения согласованности национальных планов государств по внедрению CORSIA."

44. Делегат Саудовской Аравии предложил в соответствии с ранее проведенным Исполнительным комитетом обсуждением (EX/5) вопроса о периодическом анализе CORSIA изменить первое предложение пункта 17.41, включив в конце фразу "а также мнение о том, что такой анализ должен проводиться на основе руководящих принципов, изложенных в приложении к резолюции A39-2."

45. Хотя делегат Российской Федерации поддержал эти предложения делегатов Китая и Саудовской Аравии, делегат Германии решительно возразила против них, поскольку, по ее мнению, они не отражают дискуссию в Исполнительном комитете.

46. Делегат Египта поддержал все поправки к проекту доклада, предложенные делегатами Российской Федерации, Китая и Саудовской Аравии, особенно те, которые касаются пунктов 17.41, 17.42 и 17.43.

47. Делегат Австралии разделил мнения, выраженные делегатами европейских государств, Канады и Соединенных Штатов Америки. В соответствии с предложением, которое он внес в ходе предыдущего обсуждения Исполнительным комитетом проекта доклада по пункту 16 повестки дня (EX/10), он предложил делегатам Китая и Российской Федерации внести на рассмотрение отдельный пункт с изложением всех беспокоящих их вопросов, а не предлагать поправки к различным пунктам доклада Комитета по пункту 17 повестки дня, чтобы отразить эти вопросы.

48. Делегаты Швеции, Новой Зеландии, Соединенного Королевства, Нидерландов, Греции, Австрии и Португалии поддержали это предложение. При этом делегат Нидерландов подчеркнул, что упомянутый отдельный пункт должен отражать только вопросы, уже поднятые Китаем и Российской Федерацией, а также другими государствами, которые, возможно, их поддерживают, поскольку в противном случае они возобновят дискуссию, что не является общей целью. Делегаты Греции и Австрии согласились с этим.

49. В соответствии с предложением делегата Австралии Председатель предложил делегатам Российской Федерации и Китая представить в Секретариат для рассмотрения отдельный пункт с изложением всех беспокоящих их вопросов, поднятых ранее в ходе обсуждения

Исполнительным комитетом пункта 17 повестки дня. Он отметил, что, возможно, потребуется обратиться к небольшой редакционной группе с просьбой рассмотреть предложенный текст.

50. Делегат Бразилии отметила, что на сессии Ассамблеи остается недостаточно времени для обсуждения предлагаемых существенных изменений к проектам резолюций 16/1 и 17/1. Подчеркнув, однако, что ИКАО как многосторонняя организация должна носить универсальный характер и учитывать обеспокоенность, выраженную, в частности, делегатами Китая, Российской Федерации и Индии, она предложила, чтобы Совет созвал совещание или совещания высокого уровня для обсуждения мнений государств-членов относительно уточнения обновленных резолюций Ассамблеи А39-2 и А39-3. В этой связи делегат Бразилии предложила включить в проект доклада новый пункт 17.41 *bis*, указывающий, что Исполнительный комитет предложил Совету созвать совещание или совещания высокого уровня для обсуждения мнений государств-членов относительно уточнения обновленных резолюций Ассамблеи А39-2 и А39-3 (т. е. резолюций 16/1 и 17/1), которые будут рассматриваться на 41-й сессии Ассамблеи в рамках периодического анализа CORSIA, проводимого Советом каждые три года, начиная с 2022 года, для рассмотрения Ассамблей (см. резолюция А39-3 Ассамблеи, пункт 18 постановляющей части).

51. Согласившись с делегатом Германии в том, что доклад представляет собой краткое изложение дискуссий Исполнительного комитета, делегат Российской Федерации подчеркнул, что он и другие делегаты, предложившие изменения, просят лишь отразить в докладе свои заявления, с тем чтобы международное авиационное сообщество было должным образом проинформировано о них. Высоко оценив предложение делегата Австралии, он отметил, что предусмотренный отдельный пункт должен отражать обеспокоенность, выраженную не только Китаем и Российской Федерацией, но и другими государствами.

52. Поддержав предложение Председателя, делегат Египта отметил, что оно отражает основной принцип, закрепленный в преамбуле Чикагской конвенции, заключающийся в содействии "созданию и сохранению дружбы и взаимопонимания между государствами и народами мира". Хотя он полагал, что проект резолюции 17/1 следует сохранить в том виде, в каком он был представлен в документе WP/59 и воспроизведен в документе WP/575, он считал необходимым отразить в докладе обеспокоенность, выраженную теми делегатами, которые полагают, что в него следует внести изменения.

53. Делегат Китая выразил признательность делегату Австралии за предложенные им дальнейшие действия, которые были поддержаны рядом других делегатов. Он указал, что он может согласиться с соответствующим предложением Председателя, при соблюдении следующих двух предварительных условий: для сбалансированного отражения дискуссий Исполнительного комитета в проекте доклада по пункту 17 повестки дня заменить слова "Комитет согласился" словами "Многие государства в Комитете согласились" и упомянуть также о мнениях других государств в Комитете; указать во вводной части к предусмотренному отдельному пункту, что заинтересованные государства неизменно придерживаются справедливого, беспристрастного и осуществимого подхода к решению проблем изменения климата и что их целью является устойчивое развитие международной гражданской авиации и сокращение выбросов CO₂, производимых международной авиацией, а не просто их компенсация. Делегат Китая оставил за собой право вернуться к пункту 17.43 проекта доклада в зависимости от результатов обсуждения проекта резолюции 17/1.

54. Поддержав предложение Председателя, делегат Канады заявил, что редакционной группе нет необходимости рассматривать предусмотренный отдельный пункт, поскольку он будет отражать позиции заинтересованных государств.

55. Делегат Франции разделил это мнение. Он выразил надежду на то, что текст пункта 17.43, касающийся рекомендации Комитета о принятии Ассамблеей резолюции 17/1, может быть сформулирован аналогично тексту соответствующего пункта 16.40 проекта доклада по пункту 16 повестки дня (WP/574), в котором Ассамблее рекомендуется принять резолюцию 16/1. Ссылаясь на замечания, сделанные делегатом Бразилии, делегат Франции подтвердил, что пункт 17.41 точно отражает дискуссию Исполнительного комитета о периодическом анализе CORSIA и что начинать обсуждение вопроса об уточнении обновленных резолюций Ассамблеи А39-2 и А39-3 (т. е. резолюций 16/1 и 17/1) пока преждевременно. Он подчеркнул, что в настоящее время крайне важное значение имеет обеспечение функционирования CORSIA. Делегат Финляндии согласился с этим выступлением.

56. Также полностью поддержав предложение Председателя, делегат Южной Африки подчеркнул важность достижения консенсуса по проекту доклада по пункту 17 повестки дня во избежание повторного обсуждения вопросов в ходе его рассмотрения на пленарном заседании.

57. Отметив, что текущее обсуждение аналогично тому, которое состоялось ранее в Исполнительном комитете в рамках пункта 16 повестки дня, Президент Совета на основе замечаний, высказанных делегатами Российской Федерации, Китая и Франции в отношении пункта 17.43 проекта доклада, предположил, что договоренность, достигнутая по пункту 16 повестки дня, может быть также применена к пункту 17. Указав, что он также предполагает, что могут возникнуть те же самые вопросы в отношении процесса принятия решений в Исполнительном комитете, он подчеркнул, что неофициальные консультации с заинтересованными государствами следует провести как по пункту 16, так и по пункту 17 повестки дня. Президент Совета отметил, что в соответствии с предложением Председателя делегатам Российской Федерации и Китая предлагается представить в Секретариат для рассмотрения отдельный пункт с изложением всех беспокоящих их вопросов по пункту 17 повестки дня, как это было предложено сделать по пункту 16 повестки дня. Он предложил впоследствии провести неофициальные консультации со многими другими государствами по двум предложенным отдельным пунктам с целью достижения консенсуса по ним. Согласившись с мнением делегата Южной Африки, Президент Совета вновь заявил о необходимости избегать возможного повторного обсуждения вопросов на пленарном заседании.

58. Указав, что Исполнительный комитет будет действовать таким образом, Председатель отметил, что Комитет вернется к рассмотрению пункта 17 повестки дня на своем следующем заседании, на котором будет представлен доклад об итогах указанных неофициальных консультаций.

59. Заседание закрылось в 17:10.

Протокол двенадцатого заседания
(Четверг, 3 октября 2019 года, 15:30)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
(продолжение)
2. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)
— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
(продолжение)

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

- Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика и стандартизация**
- Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)**

Одобрение проекта текстов докладов пленарному заседанию

1. Комитет возобновил рассмотрение проекта своего доклада пленарному заседанию по пункту 16 повестки дня (WP/574) (EX/10 и /11) и проекта своего доклада пленарному заседанию по пункту 17 повестки дня (WP/575) (EX/11) с участием Президента Совета д-ра Олумуивы Бенарда Алиу, который представил обновленную информацию о ходе неофициальных консультаций по этим пунктам с заинтересованными государствами.
2. В отношении проекта доклада по пункту 16 повестки дня (WP/574) Президент Совета напомнил, что на одиннадцатом заседании (EX/11) Исполнительный комитет согласился с текстом, представленным второй редакционной группой по пунктам 16.38, 16.39 (с поправками, внесенными впоследствии в свете обсуждения), 16.40 и 16.41. Кроме того, Исполнительный комитет принял к сведению вывод Председателя о том, что большинство высказалось за сохранение проекта резолюции 16/1 об изменении климата в том виде, в каком он был представлен в документе WP/58 и воспроизведен в документе WP/574; принял к сведению различные поднятые вопросы и предоставил больше времени для дальнейших неофициальных консультаций с заинтересованными государствами. Президент Совета провел такие консультации, чтобы выяснить, есть ли совпадение мнений.
3. Что касается проекта доклада по пункту 17 повестки дня (WP/575), то Президент Совета отметил, что на одиннадцатом заседании (EX/11) Председатель в соответствии с предложением делегата Австралии предложил делегатам Китая и Российской Федерации представить в Секретариат для рассмотрения отдельный пункт с изложением всех беспокоящих их вопросов, поднятых ранее в ходе обсуждения Исполнительным комитетом пункта 17 повестки дня, вместо представления поправок к различным пунктам проекта доклада с целью отразить эти

вопросы. Делегат Китая указал, что он может согласиться с этим предложением при соблюдении двух предварительных условий: для сбалансированного отражения дискуссий Исполнительного комитета в проекте доклада по пункту 17 повестки дня заменить слова "Комитет согласился" словами "Многие государства в Комитете согласились" и упомянуть также о мнениях других государств в Комитете; указать во вводной части к предусмотренному отдельному пункту, что заинтересованные государства неизменно придерживаются справедливого, беспристрастного и осуществимого подхода к решению проблем изменения климата и что их целью является устойчивое развитие международной гражданской авиации и сокращение выбросов CO₂, производимых международной авиацией, а не просто их компенсация.

4. Президент Совета указал, что в ходе неофициальных консультаций до его сведения было доведено, что, к сожалению, имело место некоторое недопонимание относительно указанных предварительных условий, в частности первого предварительного условия. Он пояснил, что делегат Китая фактически просил заменить в проекте доклада слова "Комитет согласился" словами "некоторые государства согласились". После рассмотрения документа WP/575 Президенту Совета стало ясно, что это предлагаемое изменение касается прежде всего пункта 17.43, в котором указано, что Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять резолюцию 17/1 по CORSIA. Отметив, что его попытка найти консенсус по этому вопросу для оказания помощи Председателю не увенчалась полным успехом, Президент Совета предложил делегатам Китая и Российской Федерации указать, каким образом они хотели бы действовать, с тем чтобы Исполнительный комитет мог принять решение в отношении последующих шагов. Он подчеркнул, что крайне важно, чтобы Ассамблея завершила всю работу к следующему дню, пятнице, 4 октября 2019 года, поскольку это последний день 40-й сессии.

5. От имени Исполнительного комитета Председатель выразил признательность Президенту Совета за его неустанные усилия по достижению консенсуса по пунктам 16 и 17 повестки дня.

6. Вновь заявив, что имело место недоразумение в отношении его двух предварительных условий, делегат Китая повторил тексты (см. пункты 3 и 4 выше). Он подчеркнул, что может последовать совету Председателя и Президента Совета и попытаться сделать все возможное для достижения консенсуса в Исполнительном комитете по пункту 17 повестки дня, возможно, в ходе этого заседания.

7. Делегат Российской Федерации отметил, что он не высказал конкретно своего мнения в отношении предложения Председателя на последнем заседании. Хотя он не считает его полностью приемлемым, он также заинтересован в завершении рассмотрения пункта 17 повестки дня и предлагает создать небольшую редакционную группу для рассмотрения поправок к проекту доклада (WP/575), которые он и делегат Китая предложили в ходе EX/11.

8. Делегат Франции выразил удивление в связи с употреблением термина "предварительные условия", подчеркнув, что это не является наилучшим способом ведения переговоров. Напомнив, что Исполнительный комитет уважительно и терпеливо выслушал предложения, внесенные на EX/11 делегатами Китая и Российской Федерации, он заявил, что было бы непродуктивно делать это еще раз сейчас, в предпоследний день работы Ассамблеи. Ссылаясь на первое предварительное условие делегата Китая, делегат Франции подчеркнул, что замена слов "Комитет согласился" словами "некоторые государства согласились" в проекте доклада по пункту 17 повестки дня не отражает фактического хода обсуждения. Это особенно касается пункта 17.43, в котором говорится, что Комитет согласен рекомендовать Ассамблее принять резолюцию 17/1 по CORSIA, поскольку почти все выступившие делегаты высказались в поддержку резолюции 17/1 в том виде, в каком она была представлена в документе WP/59 и воспроизведена в

документе WP/575. Из уважения к различным мнениям по этому вопросу, выраженным несколькими государствами, делегат Франции заявил, что предлагаемая замена слов "Комитет согласился" словами "некоторые государства согласились" в пункте 17.43 проекта доклада будет неуместной.

9. Отметив, что он согласился с предложением Председателя о включении в доклад отдельного пункта с изложением всех вызывающих беспокойство вопросов, поднятых ранее делегатами Китая и Российской Федерации в ходе обсуждения Исполнительным комитетом пункта 17 повестки дня, при том понимании, что текст проекта резолюции 17/1 не будет изменен, делегат Франции подчеркнул, что он не готов изменить свою позицию, поскольку по-прежнему убежден в том, что это наилучший способ решения этой проблемы. Чтобы продемонстрировать уважение мнения меньшинства, он предложил поменять место предусмотренного отдельного пункта в докладе и поставить его перед пунктом 17.43, содержащим рекомендацию Комитета пленарному заседанию принять проект резолюции 17/1 по CORSIA в том виде, в каком он был представлен в документе WP/59 и воспроизведен в документе WP/575.

10. Делегат Австралии отметил, что слово "Комитет" используется в пунктах 17.35–17.43 проекта доклада, где, за исключением пунктов 17.40 и 17.43, оно сопровождается утверждением, основанным на фактах (Комитет отметил или принял к сведению представленную информацию), которое, следовательно, не может быть изменено. Ссылаясь на пункт 17.40, в котором указано, что "Комитет согласился с тем, что рост числа государств, заявивших о своем добровольном участии в CORSIA с самого начала ее применения, представляет собой весьма позитивный знак", он подчеркнул, что большинство делегатов согласны с тем, что это соответствует действительности, однако, если делегаты Китая и Российской Федерации так не считают, то они могут отразить свои мнения по этому поводу в предусмотренном отдельном пункте. Делегат Австралии поддержал предложение делегата Франции поместить этот пункт перед пунктом 17.43 и согласился с ним в том, что проект резолюции 17/1 по CORSIA должен остаться без изменений.

11. Делегат Соединенного Королевства решительно поддержала выступление и предложение Делегата Франции. Подтвердив, что делегат Австралии высказался очень разумно, она подчеркнула, что Соединенное Королевство не может согласиться с предложением делегата Китая заменить слова "Комитет согласился" словами "некоторые государства согласились" в проекте доклада. Делегат Соединенного Королевства вновь заявила, что в ходе EX/11 подавляющее большинство выступивших делегатов однозначно поддержали CORSIA. Кроме того, было ясно выражено согласие с тем, что текст проекта резолюции 17/1 не будет вновь обсуждаться, а будет принят Исполнительным комитетом в том виде, в каком он был представлен в документе WP/59, воспроизведен в документе WP/575 и рекомендован пленарному заседанию для принятия. Отметив, что на EX/11 Исполнительный комитет, по всей видимости, пришел к хорошему компромиссу, делегат Соединенного Королевства настоятельно призвала делегатов отстоять этот компромисс и двигаться вперед.

12. Делегаты Финляндии, Швейцарии, Норвегии, Словакии, Испании, Словении, Канады, Исландии, Португалии, Эстонии, Бельгии, Новой Зеландии, Нидерландов, Болгарии, Дании, Ирландии и Швеции также решительно поддержали выступление и предложение Делегата Франции, а также замечания, высказанные делегатами Австралии и Соединенного Королевства.

13. При этом делегат Испании подчеркнул, что текст проекта резолюции 17/1 не следует изменять, поскольку это сведет на нет всю связанную с CORSIA работу, проделанную ИКАО за последние три года. Одобрив подход делегата Австралии в отношении предусмотренного отдельного пункта, в котором будет отражена обеспокоенность, выраженная ранее делегатами

Китая и Российской Федерации в ходе обсуждения Исполнительным комитетом пункта 17 повестки дня, он подчеркнул, что существует два варианта решения этого вопроса: провести дальнейшие переговоры с заинтересованными государствами в последнюю минуту или действовать в соответствии с Постоянными правилами процедуры Ассамблеи (Дос 7600).

14. Подчеркнув, что эмиссия CO₂ международной авиации не имеют паспорта, т. е. является трансграничной, делегат Словении подчеркнул необходимость смотреть вперед и не возобновлять рассмотрение проекта резолюции 17/1 по CORSIA.

15. Поддержав точку зрения, выраженную делегатами Китая и Российской Федерации, делегат Эритреи подчеркнул необходимость учитывать суть проблемы: продолжающееся разрушение планеты в результате глобального потепления. Он отметил, что, хотя выбросы парниковых газов, производимые развитыми государствами, являются основным фактором, способствующим глобальному потеплению, именно развивающиеся государства, особенно малые островные развивающиеся государства (МОРАГ), в наибольшей степени страдают в результате изменения климата. Делегат Эритреи подчеркнул, что, хотя развитые государства располагают средствами для борьбы с глобальным потеплением и минимизации своего ущерба, по крайней мере в краткосрочной перспективе, такой подход не является устойчивым. Он далее подчеркнул, что развивающиеся государства, в частности МОРАГ, не имеют средств для борьбы с изменением климата и смягчения его последствий и сталкиваются не только с ущербом, но и полным разрушением. Отметив, что в конечном счете как развитые, так и развивающиеся государства окажутся проигравшими в борьбе с изменением климата, делегат Эритреи призвал все государства к совместной работе ради достижения бесприигрышной ситуации, которая спасет планету от полного уничтожения и обеспечит при этом уважение прав человека.

16. В ответ на высказанные замечания делегат Китая подчеркнул, что, хотя многие делегаты указали, что в ИКАО не было прецедента замены слов "Комитет согласился" словами "некоторые государства согласились" в докладе Исполнительного комитета, насколько ему известно, в ИКАО также не было прецедента использования в докладе одного отдельного пункта, отражающего позицию группы государств. Таким образом, если его создающее прецедент предложение неприемлемо для этих делегатов, то и создающее прецедент предложение Председателя неприемлемо для него. Указав, что он был шокирован, услышав, как некоторые делегаты говорят, что они не готовы вести переговоры по тексту проекта резолюции 17/1 по CORSIA, делегат Китая подчеркнул, что его государство, которое интересуется деятельностью Организации и очень внимательно читает каждый документ ИКАО, готово вступить в диалог со всеми государствами. Он счел шокирующим тот факт, что не все государства проявляют одинаковый интерес к документам ИКАО.

17. Делегат Китая указал, что он может согласиться с рекомендациями Председателя и Президента Совета наряду с предложением о включении отдельного пункта в проект доклада по пункту 17 повестки дня (WP/575). Он выразил готовность принять участие в дальнейших переговорах по изменению этого проекта доклада с использованием второй редакционной группы, которая была ранее создана (EX/10) для рассмотрения предлагаемых поправок к проекту доклада по пункту 16 повестки дня, с тем чтобы проявить гибкость и учесть обеспокоенность каждого государства, а также попытаться достичь консенсуса по проекту доклада по самому пункту 17 повестки дня. С учетом этого делегат Китая очень хотел бы провести подробное обсуждение проекта резолюции 17/1 по CORSIA.

18. Делегат Российской Федерации подчеркнул, что он не согласен с указанными предварительными условиями делегата Китая и не желает возобновлять обсуждение проекта резолюции 17/1. Он уважает позицию, выраженную большинством государств, и хотел бы лишь

отразить в проекте доклада по пункту 17 повестки дня позицию меньшинства. Делегат Российской Федерации повторил свое предложение о создании небольшой редакционной группы для рассмотрения поправок к проекту доклада (WP/575), которые он и делегат Китая предложили в ходе 11-го заседания Исполнительного комитета.

19. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что в течение многих месяцев и лет, предшествовавших А40, а также на самой Ассамблее, его государство вело конструктивный и открытый диалог со всеми государствами-членами ИКАО. Кроме того, в ходе этой сессии Соединенные Штаты Америки постарались учесть мнения Российской Федерации, Китая, Индии и Эритреи, которые имеют важное значение и должны быть отражены. В то же время, судя по всему, правила игры меняются, и неясно, что требуется для того, чтобы завершить рассмотрение пункта 17 повестки дня в Исполнительном комитете и представить доклад и проект резолюции 17/1 по CORSIA пленарному заседанию. Отметив, что делегат Российской Федерации только что заявил, что именно это он и хотел бы сделать, делегат Соединенных Штатов Америки указал, что, хотя он всецело выступает за скорейшее продвижение вперед, необходимо знать, как это можно сделать без того, чтобы вновь менять правила игры. Он был обеспокоен некоторыми замечаниями делегата Китая, которые, как представляется, наводят на мысль, что после согласования текста проекта доклада, Исполнительному комитету еще предстоит достичь согласия по тексту проекта резолюции 17/1, что кажется шагом назад.

20. Говоря о дальнейших действиях и учитывая замечания, высказанные делегатом Российской Федерации, и два варианта, указанные делегатом Испании, делегат Соединенных Штатов Америки рекомендовал Исполнительному комитету следующее: перенести сейчас на пленарное заседание пункт 16 повестки дня, рассмотрение которое было практически завершено на EX/11 в результате проделанной конструктивной работы; и, хотя на сессии Ассамблеи осталось очень мало времени, провести некоторые дополнительные переговоры, чтобы отразить мнения упомянутых четырех государств в проекте доклада по пункту 17 повестки дня. Он подчеркнул, что Соединенные Штаты Америки готовы к проведению таких дальнейших переговоров при условии: переноса пункта 16 повестки дня на пленарное заседание и, если на переговорах не будет достигнуто никакого прогресса, перехода к действиям в соответствии с Постоянными правилами процедуры Ассамблеи (Doc 7600) (второй вариант, указанный делегатом Испании).

21. Отметив, что это ощущается как очень неудачный момент для ИКАО, делегат Соединенных Штатов Америки выразил обеспокоенность по поводу итогов дискуссии Ассамблеи по CORSIA и того, как отреагирует на них международное сообщество. Он подчеркнул, что CORSIA имеет очень важное значение и что многие государства, участвующие в А40, по-прежнему поддерживают ее.

22. Делегат Индии поблагодарила Председателя за проявленную им политическую мудрость, позволившую каждому государству выразить свое мнение и внести определенные поправки в проект доклада по пункту 17 повестки дня, а также в проект резолюции 17/1 по CORSIA. Отметив, что между государствами существует ряд разногласий в отношении CORSIA, она подчеркнула, что до завершения работы над проектом доклада и резолюции 17/1 было бы логично, по крайней мере, отразить эти разногласия. Делегат Индии отметила, что ей доставляет огромное удовлетворение наблюдать за нынешними дискуссиями, поскольку она была свидетелем дискуссий в 2016 году, когда была принята резолюция А39-3 Ассамблеи по CORSIA.

23. Отметив, что в мерах по борьбе с изменением климата, предлагаемых нынешним поколением, большое внимание уделяется обеспечению равенства между поколениями, делегат Индии подчеркнула, что существует также настоятельная необходимость обеспечения равенства между поколениями в том, что касается искоренения нищеты и социально-экономического

развития. Подчеркнув, что существует много государств, для которых эти вопросы представляют собой серьезные проблемы, она подчеркнула, что ИКАО необходимо иметь точку зрения, охватывающую широкий круг государств-членов. В этой связи делегат Индии предложила ИКАО последовать хорошему примеру Международной морской организации (ИМО), которая в 2018 году приняла *Первоначальную стратегию ИМО по сокращению выбросов парниковых газов с судов*, в которой изложена общая концепция, подтверждающая приверженность ИМО делу сокращения выбросов парниковых газов от международного судоходства и стремление к их скорейшему прекращению. ИМО также создала добровольный многосторонний донорский целевой фонд для сокращения выбросов ПГ в качестве специализированного источника финансовой поддержки деятельности по техническому сотрудничеству и наращиванию потенциала в целях содействия осуществлению упомянутой первоначальной стратегии ИМО и решения вопроса об общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) и соответствующих возможностях (RC); а также проект глобальной сети морских технологий (GMN), финансируемый ЕС, который направлен на оказание помощи государствам в разработке национальной политики и мер в области энергоэффективности на море, содействие внедрению низкоуглеродных технологий и операций на морском транспорте и создание добровольных экспериментальных систем сбора данных и отчетности.

24. В заключение делегат Индии согласилась с мнением нескольких государств о том, что, хотя они и составляют меньшинство, их мнения надо включить в проект доклада по пункту 17 повестки дня, а также в проект резолюции 17/1, чтобы отразить их основную обеспокоенность.

25. Делегат Новой Зеландии напомнила, что на EX/11 была подчеркнута необходимость уважения мнений государств, и в течение значительной части того заседания, а также на предыдущих заседаниях Исполнительный комитет заслушивал мнения делегатов Российской Федерации и Китая. Чтобы адекватно отразить эти мнения, делегат Австралии и Председатель внесли предложения, которые она поддерживает и с которыми, как представляется, теперь согласен делегат Российской Федерации. Делегат Новой Зеландии не видела необходимости в создании небольшой редакционной группы для переноса пункта 17 повестки дня на пленарное заседание; вместо этого делегатам Российской Федерации и Китая, а также делегатам любых других заинтересованных государств следует как можно скорее представить свои мнения в письменном виде по предусмотренному отдельному пункту проекта доклада. Она считала, что содержание проекта доклада, касающегося дискуссий в Исполнительном комитете, изменять нельзя, в частности ссылку на широкую поддержку CORSIA и согласие подавляющего большинства государств принять проект резолюции 17/1 в том виде, в каком он был представлен в документе WP/59 и воспроизведен в документе WP/575, а также на решение небольшого числа государств не принимать его без дальнейшего изменения. Делегат Новой Зеландии отметила, что таким образом в проекте доклада будут отражены мнения как большинства, так и меньшинства. Вновь заявив о своей поддержке замечаний, высказанных, в частности, делегатами Франции и Соединенного Королевства, она поддержала рекомендацию делегата Соединенных Штатов Америки перенести сейчас пункт 16 повестки на пленарное заседание.

26. Делегат Египта указал, что он в принципе полностью поддерживает проект резолюции 17/1 без каких-либо поправок. Однако, внимательно выслушав замечания по этому вопросу делегатов Российской Федерации и Китая, а также замечания других делегатов и отметив, что позиции тех государств, которые еще не выступили, узнать невозможно, он предложил изменить пункт 17.43 проекта доклада и сформулировать следующим образом: "Комитет согласился представить пленарному заседанию на рассмотрение следующую рекомендацию для принятия:". Подчеркнув, что все делегаты стремятся к достижению как можно более широкого консенсуса, делегат Египта попросил Председателя предоставить немного больше времени для достижения этого консенсуса посредством небольшой редакционной группы. Подтвердив, что предложение

делегата Австралии также может стать хорошим решением, он указал, что полагается на мудрость Председателя.

27. Делегат Австралии поддержал рекомендацию делегата Соединенных Штатов Америки о переносе пункта 16 повестки дня на пленарное заседание. Подтвердив, что факты не могут быть оспорены, он вновь заявил, что основанные на фактах утверждения, содержащиеся в пунктах 17.35–17.41 проекта доклада, изменить невозможно. Делегат Австралии отметил, что делегаты Китая и Российской Федерации явно хотели бы, чтобы их мнения были более полно отражены в пункте 17.42, в котором указано, что "... явное большинство государств выразило свою поддержку проекта текста резолюции, представленного в добавлении к документу WP/59, без каких-либо дальнейших изменений, в то же время Комитет принял к сведению обеспокоенность, выраженную несколькими государствами, в том числе отраженную в рабочих документах WP/306, WP/228 Revision No. 1 и WP/529 Revision No. 1....". Хотя он был бы рад рассмотреть это предложение, создавать небольшую редакционную группу для этого не требуется. Просто необходимо, чтобы делегаты Китая и Российской Федерации, а также любые другие делегаты заинтересованных государств, представили какой-то текст для рассмотрения Исполнительным комитетом. Он отметил, что к пункту 17.43 можно было бы также добавить подстрочное примечание с указанием тех государств, которые не согласились рекомендовать Ассамблее принять резолюцию 17/1 по CORSIA без дополнительных изменений. Таковы были предлагаемые им дальнейшие действия.

28. Отметив, что делегаты Египта и Франции внесли хорошие предложения и напомнив о замечаниях делегата Российской Федерации относительно отдельного пункта, делегат Саудовской Аравии заявил, что небольшая редакционная группа, которой будет поручено рассмотреть лишь пару пунктов проекта доклада, могла бы решить этот вопрос без изменения текста проекта резолюции 17/1.

29. Делегат Кубы указала, что ее не удивляет происходящая дискуссия, поскольку она всегда считала, что консенсус, достигнутый на А39 по CORSIA, был слабым. Поэтому она согласна с делегатами Испании и Соединенных Штатов Америки в том, что необходимо провести дальнейшие переговоры с соответствующими государствами. Делегат Кубы также согласилась с делегатами Российской Федерации, Египта и Саудовской Аравии в том, что небольшая редакционная группа должна рассмотреть предлагаемые поправки к проекту доклада, с тем чтобы обеспечить четкое отражение в нем позиций заинтересованных государств, и рекомендовать любые изменения, которые она считает уместными в свете обсуждения Исполнительным комитетом вопроса о CORSIA.

30. Делегат Италии напомнил, что во время рассмотрения Исполнительным комитетом проекта доклада по пункту 17 повестки дня на его предыдущем заседании (EX/11) явное большинство государств было удовлетворено текстом. Отметив, что некоторые государства хотели бы разъяснить в проекте доклада точку зрения меньшинства, он подтвердил, что это отвечает общим интересам и вновь заявил о необходимости постараться сделать это. Делегат Италии полагал, что создание небольшой редакционной группы или следование недавнему предложению делегата Австралии могло бы стать хорошим шагом вперед. Напомнив о замечаниях, сделанных делегатом Российской Федерации, он заявил, что Исполнительный комитет не слишком далек от определения решения и рекомендации пленарному заседанию в отношении проекта резолюции 17/1 до применения Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600) для принятия окончательного решения на пленарном заседании. Поэтому делегат Италии рекомендовал попытаться сформулировать текст пункта 17.42, с тем чтобы учесть обеспокоенность тех государств, которые не нашли отражения своей позиции в решении большинства государств.

31. Делегаты Нидерландов, Дании, Болгарии и Швеции одобрили замечания, сделанные делегатами Соединенных Штатов Америки и Новой Зеландии, а также последнее предложение делегата Австралии.

32. Также поддержав предложенные делегатом Австралии дальнейшие действия, делегат Сингапура дополнительно предложил изменить формулировку пункт 17.43 проекта доклада, включив в начале слова "После продолжительных обсуждений", с тем чтобы он гласил: "После продолжительных обсуждений Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:".

33. В связи с пунктом 16 повестки дня делегат Индии подчеркнула, что ее государство является ответственным государством, приверженным делу осуществления политики и практики ИКАО, связанных с охраной окружающей среды и изменением климата. Однако Индия предупреждает, что долгосрочная глобальная желательная цель достижения чистого нулевого уровня выбросов к 2050 году не может быть целью для развивающихся стран. Она напомнила, что на недавнем Саммите ООН по действиям, связанным с изменением климата (Нью-Йорк, 23 сентября 2019 года), Индия заявила о своей позиции, указав, что цель достижения чистого нулевого уровня выбросов должна обсуждаться наряду с адекватным предоставлением развивающимся странам средств ее реализации. Финансирование деятельности по борьбе с изменением климата является ключевым элементом повышения эффективности действий в этой области, однако усиление устремлений и усиление поддержки должны быть на паритетных началах до установления каких-либо целей. Для борьбы с изменением климата необходимо наметить новые дополнительные меры финансовой и технической поддержки, направленные на укрепление потенциала. Призывы к достижению новой желательной цели чистого нулевого уровня выбросов и количественно измеряемых целевых показателей устойчиво производимых видов авиационного топлива должны зависеть от предоставления адекватного и своевременного финансирования развивающимся странам.

34. Поддержав дальнейшие действия, предложенные многими делегатами, делегат Соединенного Королевства вновь заявила о необходимости двигаться вперед. Она считала, что в создании небольшой редакционной группы нет необходимости, поскольку речь идет просто о согласовании текста проекта доклада в качестве протокола заседаний Исполнительного комитета в рамках пункта 17 повестки дня. Согласившись с выступлением делегата Эритреи, делегат Соединенного Королевства подчеркнула, что все государства, участвующие в А40, разделяют стремление избежать наихудших последствий изменения климата путем согласованных глобальных действий, как и сотни тысяч людей, прошедших возле здания ИКАО во время марша "климатической забастовки" 27 сентября 2019 года. Отметив, что 39-я сессия Ассамблеи приняла CORSIA в качестве первого вклада международной авиации в борьбу с изменением климата, она подчеркнула, что настоятельная необходимость принятия мер по борьбе с изменением климата очевидна: есть десять лет, в течение которых необходимо радикально изменить поведение, чтобы избежать тех последствий, о которых говорил делегат Эритреи. Делегат Соединенного Королевства заявила, что, если текст проекта резолюции 17/1 по CORSIA будет вновь вынесен на обсуждение, то часы будут переведены на десятилетие назад, а не вперед, и подчеркнула, что мир наблюдает за ИКАО, чтобы узнать, какие действия она предпримет.

35. Поддержав последнее предложение делегата Австралии, делегат Российской Федерации напомнил, что в ходе EX/11 он предложил, в частности, включить новый пункт 17.42bis следующего содержания: "Эти три государства в принципе не согласны с проектом резолюции, представленным Советом в документе WP/59, поскольку им было отказано в обсуждении предложенных ими изменений к этой резолюции [веб-адрес ИКАО] и их обеспокоенность не была учтена.", а также включить в пункт 17.43 слова "большинство членов" и сформулировать его

следующим образом: "Большинство членов Комитета согласились рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:" (17/1).

36. Выразив озабоченность по поводу того, что делегат Кубы назвал консенсус, достигнутый на А39 по CORSIA, "слабым", делегат Ирландии отметила, что обсуждение Исполнительным комитетом этой системы было чрезвычайно позитивным и ориентированным на будущее и подчеркнула необходимость вновь отразить этот же дух, царящий в ходе настоящего заседания. Она согласилась с замечаниями, сделанными Соединенными Штатами Америки, Францией и другими странами. Отметив, что делегат Австралии, как всегда, оказал большую помощь, обратив внимание Исполнительного комитета на те вопросы, которые требуют дальнейшей работы, делегат Ирландии решительно поддержала его последнее предложение, дополненное делегатами Италии и Сингапура. Вновь заявив, что обеспокоенность тех государств, позиция которых отличается от позиции большинства, может быть отражена в отдельном пункте проекта доклада по пункту 17 повестки дня, она отметила позитивное замечание, сделанное в этой связи делегатом Российской Федерации. Делегат Ирландии подчеркнула необходимость продвижения вперед с этим текстом и принятия проекта резолюции 17/1 без каких-либо дальнейших изменений.

37. Подтвердив, что последнее предложение делегата Австралии является конструктивным и может быть полезным, делегат Греции высказался за то, чтобы следовать по предложенному им пути.

38. Согласившись с тем, что предложение делегата Австралии является превосходным, и отметив, что делегаты Италии и Сингапура внесли предложения в том же направлении, делегат Швеции высказался за дальнейшие действия в этом же ключе.

39. На основе многочисленных выступлений Председатель предложил Исполнительному комитету принять пересмотренный текст проекта своего доклада по пункту 16 повестки дня (EX/11); предложить Китаю, Российской Федерации и любому другому заинтересованному государству совместно представить в Секретариат текст с изложением иных точек зрения для включения в проект доклада по пункту 17 повестки дня и принять проект резолюции 17/1 по CORSIA в том виде, в каком он был представлен в документе WP/59 и воспроизведен в документе WP/575, без каких-либо дальнейших изменений.

40. Делегаты Германии, Украины, Объединенных Арабских Эмиратов, Франции, Швейцарии, Италии, Канады, Австрии, Соединенных Штатов Америки, Японии, Норвегии, Новой Зеландии, Сингапура, Российской Федерации, Финляндии, Швеции и Египта поддержали это предложение, а делегаты Германии, Украины, Финляндии и Египта подчеркнули, что они решительно выступают за то, чтобы не возобновлять обсуждение текста проекта резолюции 17/1.

41. Делегат Китая выразил глубокую признательность всем делегатам за их стремление учесть мнения меньшинства и заявил, что такой дух сотрудничества и компромисса поможет Исполнительному комитету достичь окончательного консенсуса по этому вопросу, а также по всем другим рассматриваемым им вопросам. Поблагодарив Председателя за предложенные им дальнейшие действия, он указал, что хотел бы присоединиться к редакционной группе для рассмотрения предлагаемых поправок к проекту доклада по пункту 17 повестки дня и проведения консультаций по этому вопросу с другими заинтересованными государствами. Напомнив, что он представил предлагаемые Китаем изменения в ходе EX/11 и впоследствии направил их по электронной почте в Секретариат, делегат Китая отметил, что он также хотел бы поделиться ими с любыми другими заинтересованными сторонами. Он указал, что, хотя он приложит все усилия для того, чтобы учесть предложение Председателя не вносить никаких изменений в проект резолюции

17/1 по CORSIA, у него есть еще одно предварительное условие для его принятия: Председатель также представит на пленарном заседании предложение Китая по этому проекту резолюции.

42. Председатель пояснил, что намерение состоит в том, чтобы включить в проект доклада текст, указывающий, что в отношении проекта резолюции 17/1 имели место расхождения во мнениях и что информация об этом была представлена Исполнительному комитету.

43. Президент Совета напомнил, что Индия, Китай и Российская Федерация совместно представили свои предлагаемые изменения к проекту резолюции 17/1 (WP/59) в виде документа flimsy, который был размещен на веб-сайте А40 в разделе "*Справочные документы*", как ясно указано в пункте 17.42 документа WP/575 ("Вслед за устными заявлениями, сделанными несколькими государствами-членами, три государства-члена представили письменные материалы к заседанию, которые были размещены на веб-сайте ИКАО"). Он подчеркнул, что даже если бы эти предлагаемые изменения были изложены в информационном документе с присвоенным номером А40-WP и были представлены ИКАО вовремя, этот информационный документ не был бы вынесен на обсуждение в Исполнительном комитете; скорее, в соответствии с установленной процедурой в докладе было бы указано, что Исполнительный комитет принял к сведению, что был представлен информационный документ.

44. Принимая во внимание процедурные ограничения, Президент Совета предложил с учетом обеспокоенности делегата Китая расширить пункт 17.42 проекта доклада (WP/575), включив в него адрес веб-сайта А40, на котором был размещен указанный flimsy, и отразить в отдельном пункте основные вопросы, поднятые Китаем, Индией и Российской Федерацией в отношении проекта резолюции 17/1 по CORSIA. Он подчеркнул, что таким образом делегаты будут иметь возможность ознакомиться с flimsy до рассмотрения доклада Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня и проекта резолюции 17/1 на пленарном заседании.

45. Делегаты Испании, Российской Федерации, Франции, Сингапура, Финляндии и Китая поддержали вышеупомянутое предложение Президента Совета.

46. В ответ на вопрос делегата Российской Федерации начальника Отделения по вопросам изменения климата (С/СС) изложил изменения к проекту доклада по пункту 16 повестки дня (WP/574), которые были согласованы Исполнительным комитетом на его последнем заседании (см. А40-Min. EX/11). Он пояснил, что эти изменения будут должным образом отражены в окончательном тексте доклада (WP/626), который будет представлен пленарному заседанию для рассмотрения и принятия проекта резолюции 16/1.

47. В связи с вопросами, поднятыми делегатами Китая и Российской Федерации, Председатель указал, что согласованный текст пункта 16.41 ("Несмотря на возражения, высказанные несколькими государствами, большинство членов Комитета согласились рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:") будет включен в окончательный текст доклада Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня (см. пункт 17.45 документа WP/627).

48. Делегат Китая указал, что в целях проявления максимальной гибкости, а также в знак глубокой признательности всем делегатам, Председателю и Президенту Совета за их усилия, направленные на то, чтобы учесть мнения меньшинства, он может согласиться с пунктом 16.41 и соответствующим пунктом доклада Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня (см. пункт 17.45 документа WP/627) при том понимании, что эти пункты не помешают заинтересованным государствам выразить свои мнения по проекту резолюции 16/1 об изменении климата и проекту резолюции 17/1 по CORSIA при последующем обсуждении их на пленарном заседании.

49. Это было принято к сведению и одобрено Председателем, который указал, что Исполнительный комитет теперь достиг консенсуса по пересмотренному тексту проекта своего доклада по пункту 16 повестки дня (WP/626), который будет представлен пленарному заседанию для утверждения на следующий день, в пятницу, 4 октября 2019 года.

50. Что касается проекта доклада по пункту 17 повестки дня, то Председатель указал, что Китаю, Российской Федерации и любому другому заинтересованному государству предлагается совместно представить в Секретариат текст с описанием расхождений во мнениях, который будет размещен на веб-сайте А40 в разделе "Справочные документы". Он согласился с просьбой делегата Индии присоединиться к делегатам Китая и Российской Федерации при подготовке указанного текста.

51. Делегат Китая повторил свое предварительное условие о том, чтобы во вводной части предусмотренного текста было указано, что заинтересованные государства неизменно придерживаются справедливого, беспристрастного и осуществимого подхода к решению проблем изменения климата и что их целью является устойчивое развитие международной гражданской авиации и сокращение выбросов CO₂, производимых международной авиацией, а не просто их компенсация, и подчеркнул свое желание проконсультироваться с другими заинтересованными государствами по указанному тексту.

52. Делегаты Соединенных Штатов Америки и Франции выразили озабоченность в связи с тем, что такие консультации не соответствуют предложению Председателя, и подчеркнули необходимость продвижения вперед и завершения обсуждения проекта доклада по пункту 17 повестки дня.

53. Делегат Российской Федерации предложил, чтобы Китай, Российская Федерация и Индия провели неофициальную встречу с другими заинтересованными государствами вне рамок Исполнительного комитета для обсуждения указанного текста с изложением их позиции относительно проекта резолюции 17/1 по CORSIA.

54. В свете состоявшегося обсуждения Председатель указал, что Исполнительный комитет согласился с тем, что после настоящего заседания Китай, Российская Федерация и Индия совместно представят Секретариату текст пункта с изложением их позиции относительно проекта резолюции 17/1, который будет размещен на веб-сайте А40 в разделе "Справочные документы". Всем делегациям, желающим выразить свою точку зрения по данному вопросу, было предложено встретиться с представителями упомянутых трех государств и сотрудниками Секретариата в зале заседаний рядом с Канцелярией Президента Совета в пятницу, 4 октября 2019 года, в 8:00 до начала 13-го заседания (в 9:00), на котором Комитет завершит подготовку проекта своего доклада по пункту 17 повестки дня для представления пленарному заседанию позднее в этот же день.

55. Заседание закрылось в 17:10.

Протокол тринадцатого заседания
(Пятница, 4 октября 2019 года, 9:25)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

— Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию
(продолжение)

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

Одобрение проекта текста доклада пленарному заседанию (продолжение)

1. Исполнительный комитет возобновил (EX/12) и завершил рассмотрение проекта своего доклада пленарному заседанию по пункту 17 повестки дня (WP/575).
2. Заместитель директора по вопросам окружающей среды (DD/ENV) отметил, что в соответствии с решением Исполнительного комитета, принятым на его 12-м заседании 3 октября 2019 года, Китай, Российская Федерация и Индия совместно представили в Секретариат документ с предложением внести изменения в проект доклада (WP/575) с целью отразить их позиции, который был размещен на веб-сайте A40 в разделе "*Справочные документы*" для сведения делегатов. До начала настоящего заседания сотрудники Секретариата и делегаты указанных трех государств в 8:00 встретились с рядом других заинтересованных делегатов в зале заседаний рядом с Канцелярией Президента Совета для рассмотрения размещенного документа. Эта небольшая группа согласовала следующие поправки к документу WP/575, которые теперь подлежат рассмотрению и утверждению Исполнительным комитетом:
 - заменить пункт 17.20 следующим текстом (который включает небольшие редакционные изменения текста, предложенного тремя государствами):

"В документе WP/529 Revision No. 1 Российская Федерация представила результаты анализа негативных экологических и экономических последствий внедрения CORSIA, в частности для развивающихся стран и стран с переходной (формирующейся) рыночной экономикой, которые ставят под сомнение целесообразность продолжения внедрения CORSIA. Кроме того, в альтернативном проекте резолюции Ассамблеи, включенном в документ WP/529, Российская Федерация вносит предложение о том, что Совету ИКАО следует рассмотреть вопрос о разработке глобальной системы экономического стимулирования в виде "Механизма чистого развития для международной гражданской авиации" (МЧР). Кроме того, Российская Федерация предложила Ассамблее рассмотреть в качестве обоснованной альтернативы внедрению CORSIA вопрос о возможности инициирования создания под эгидой ООН мобильных авиационных сил по борьбе с лесными пожарами и другими стихийными бедствиями, что может в полной мере

соответствовать целям устойчивого развития Организации Объединенных Наций и внести реальный вклад в сокращение глобальной эмиссии CO₂.";

- изменить пункт 17.34, заменив в первом предложении слово "признал" словом "отметил";
- включить новый пункт 17.35 следующего содержания (заменяет пункт 17.33 *bis*, предложенный тремя указанными государствами):

"Комитет принял к сведению мнения и позиции некоторых государств, которые выразили серьезную озабоченность и возражали против удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне, что и базовый уровень для CORSIA.";

- существующий пункт 17.35 перенумеровать в пункт 17.36 и изменить его формулировку, включив слово "некоторыми" перед словом "государствами" в первом предложении и добавив в конце пункта следующее новое предложение:

"Комитет также принял к сведению мнения и позиции, выраженные некоторыми другими государствами, согласно которым именно государства, а не Совет ИКАО, должны принимать решение о соответствии критериям единиц эмиссии и устойчиво производимых видов авиационного топлива для использования в рамках CORSIA.";

- включить новый пункт 17.44 следующего содержания (заменяет пункт 17.42 *bis*, предложенный указанными тремя государствами):

"Три государства высказали свое мнение о том, что CORSIA должна осуществляться в соответствии с принципами Парижского соглашения на основе определенного на национальном уровне подхода, основанного на вкладе государств-членов, а не на компенсационных обязательствах эксплуатантов воздушных судов, и что каждому государству должно быть разрешено принимать свои собственные исходные условия и стандарты для сертификации единиц эмиссии и SAF. Эти три государства предложили Совету ИКАО разработать механизм международного диалога и консультаций с заинтересованными государствами в целях повышения согласованности национальных планов государств по внедрению CORSIA. Эти три государства в принципе не согласны с проектом резолюции, представленным Советом в документе WP/59, поскольку предложенные ими изменения к этой резолюции (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf) не были включены, т.к. явное большинство государств высказались за то, чтобы не изменять текст резолюции, предложенный в добавлении к документу WP/59.";

- перенумеровать существующий пункт 17.43 в пункт 17.45 и внести в него поправку, чтобы повторить нижеуказанную формулировку, которую Исполнительный комитет ранее согласился (EX/12) использовать для пункта 16.41 своего доклада пленарному заседанию по пункту 16 (WP/626) (заменяет формулировку, предложенную тремя указанными государствами):

"Несмотря на возражения, высказанные несколькими государствами, большинство членов Комитета согласилось рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:".

3. Делегаты Финляндии, Норвегии, Швейцарии, Португалии, Новой Зеландии, Сингапура, Швеции, Дании, Нигерии, Египта и Мексики поддержали вышеупомянутые предложенные поправки к проекту доклада по пункту 17 повестки дня при том понимании, что текст проекта резолюции 17/1, содержащийся в документе WP/575, остается без изменений. Они присоединились к Председателю в выражении признательности этой небольшой группе и Секретариату за отличную работу, проделанную ими за очень короткий период времени.

4. В отсутствие дальнейших замечаний Председатель сделал вывод о том, что Исполнительный комитет одобрил для представления пленарному заседанию проект текста своего доклада по пункту 17 повестки дня, содержащийся в документе WP/575, с изменениями, внесенными в ходе обсуждения (EX/11, /12 и /13), и согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 17/1 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)"*, представленный в документе WP/575.

5. Заседание было закрыто в 09:40, с тем чтобы Комитет мог вновь собраться в рамках пленарного заседания и рассмотреть свои доклады по пунктам 15, 16 и 17 повестки дня.

ДОБАВЛЕНИЕ

СПИСОК РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ, РАССМОТРЕННЫХ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ

| | |
|--------------------------------------|--|
| A40-WP/4 EX/1 | ДОКЛАД О ПРОГРАММЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ИКАО (20/06/2019) |
| A40-WP/5 EX/2 | ДОКЛАД ПО ДЕЗИНСЕКЦИИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И МЕРАМ БОРЬБЫ С ПЕРЕНОСЧИКАМИ ИНФЕКЦИЙ (19/07/2019) |
| A40-WP/6 EX/3 | СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ДИРЕКТОРИЕЙ ОТКРЫТЫХ КЛЮЧЕЙ (ДОК) ИКАО (26/06/2019) |
| A40-WP/7 EX/4 | ПРЕИМУЩЕСТВА УЧАСТИЯ В ДИРЕКТОРИИ ОТКРЫТЫХ КЛЮЧЕЙ (ДОК) ИКАО (05/07/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/8 EX/5 | СОБЫТИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СТРАТЕГИИ ИКАО В ОБЛАСТИ ПРОГРАММЫ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПАССАЖИРОВ (TRIP) (17/07/2019) |
| A40-WP/8 Corrigendum No.1 EX/5 | СОБЫТИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СТРАТЕГИИ ИКАО В ОБЛАСТИ ПРОГРАММЫ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПАССАЖИРОВ (TRIP) (03/10/2019) |
| A40-WP/11 EX/6 | ДОКЛАД ОБ ЭВОЛЮЦИИ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА (МНМ) В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (УППКБП) (20/08/2019) |
| A40-WP/14 EX/7 | ИННОВАЦИИ В СФЕРЕ АВИАЦИИ (27/06/2019) |
| A40-WP/15 EX/8 | ДОКЛАД О КОММЕРЧЕСКИХ КОСМИЧЕСКИХ ПЕРЕВОЗКАХ (CST) (27/06/2019) |
| A40-WP/23 EX/09 | ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПРОГРАММ ПРОВЕРОК В РАМКАХ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА (МНМ) ИКАО (31/05/2019) |
| A40-WP/25 EX/10 | РЕАЛИЗАЦИЯ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ГПАБ) (20/06/2019) |
| A40-WP/26 EX/11 | ИТОГИ ВТОРОЙ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (HLCAS/2) (11/07/2019) |

| | |
|--|--|
| A40-WP/27 EX/12 | СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (05/07/2019) |
| A40-WP/28 EX/13 | СТРАТЕГИЯ ИКАО В ОБЛАСТИ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ (25/06/2019) |
| A40-WP/28 Corrigendum No. 1 EX/13 | СТРАТЕГИЯ ИКАО В ОБЛАСТИ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ (26/06/2019) |
| A40-WP/32 EX/14 | ДОКЛАД О РАССМОТРЕНИИ СФЕРЫ ОХВАТА И МЕТОДИКИ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ-МНМ) (25/06/2019) |
| A40-WP/45 EX/17 | ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО В ПОДДЕРЖКУ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ В ОБЛАСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ (ЦУР), СФОРМУЛИРОВАННЫХ В ПОВЕСТКЕ ДНЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА (11/06/2019) |
| A40-WP/46 EX/15 AD/16 | ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ (26/06/2019) |
| A40-WP/46 Revision No. 1 EX/15 AD/16 | ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ (19/09/2019) |
| A40-WP/46 Revision No. 1 Addendum No. 1 EX/15 AD/16 | ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ (24/09/2019) |
| A40-WP/47 EX/16 | ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ О ПРАКТИЧЕСКОМ ИССЛЕДОВАНИИ. ТИХООКЕАНСКИЕ МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА (ТМОРАГ) – АНАЛИЗ ПОТРЕБНОСТЕЙ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ (07/06/2019) |
| A40-WP/48 EX/18 | ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ И ДЕЙСТВЕННОСТИ ИКАО (04/07/2019) |
| A40-WP/49 EX/19 | ДОКЛАД ПО ИНИЦИАТИВЕ ИКАО "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ" (NCLB) (19/06/2019) |
| A40-WP/49 Corrigendum No. 1 EX/19 | ДОКЛАД ПО ИНИЦИАТИВЕ ИКАО "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ" (NCLB) (03/07/2019) |

| | |
|--------------------|--|
| A40-WP/50 EX/20 | ДОКЛАД О МОБИЛИЗАЦИИ РЕСУРСОВ И ДОБРОВОЛЬНЫХ ФОНДАХ (20/06/2019) |
| A40-WP/54 EX/21 | ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ИКАО ГЛОБАЛЬНЫЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ТЕКУЩИЕ И БУДУЩИЕ УРОВНИ АВИАЦИОННОГО ШУМА И ЭМИССИИ (05/07/2019) |
| A40-WP/55 EX/22 | МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ И ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (05/07/2019) |
| A40-WP/56 EX/23 | ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ О СИСТЕМЕ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИИ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSA) (CORSA) (18/07/2019) |
| A40-WP/57 EX/24 | СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА (17/07/2019) |
| A40-WP/58 EX/25 | СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (18/07/2019) |
| A40-WP/59 EX/26 | СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. СИСТЕМА КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSA) (CORSA) (18/07/2019) |
| A40-WP/60 EX/27 | ИЗМЕНЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРИЛОЖЕНИЯ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ" (28/06/2019) |
| A40-WP/61 EX/28 | СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (08/07/2019) |
| A40-WP/62 EX/29 | МНОГОЯЗЫЧИЕ В ИКАО (04/07/2019) |
| A40-WP/63 EX/30 | ДОКЛАД О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕГО РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В АФРИКЕ (ПЛАН AFI SECFAL) (03/07/2019) |
| A40-WP/64 EX/31 | ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО ПО ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И НАРАЩИВАНИЮ ПОТЕНЦИАЛА (21/06/2019) |

| | |
|--------------------------------------|--|
| A40-WP/66 EX/32 | ПОЛИТИКА И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ПЕРИОД 2016–2018 ГГ. (08/07/2019) |
| A40-WP/67 EX/33 | ЦЕНТРАЛЬНОАМЕРИКАНСКАЯ МОДЕЛЬ УПРАВЛЕНИЯ ПОДГОТОВКОЙ АВИАЦИОННОГО ПЕРСОНАЛА (12/07/2019) |
| A40-WP/77 Revision No. 1 EX/34 | RECOGNITION TO THE REGIONAL OFFICE FOR NORTH AMERICA, CENTRAL AMERICA AND THE CARIBBEAN (NACC) (31/07/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/79 EX/35 | ВКЛАД ГОСУДАРСТВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКИ В ДЕЛО ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) (12/07/2019) |
| A40-WP/79 Revision No. 1 EX/35 | ВКЛАД ГОСУДАРСТВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКИ В ДЕЛО ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) (29/07/2019) |
| A40-WP/80 EX/36 | ОБНОВЛЕНИЕ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ ПО УМЕНЬШЕНИЮ ЭМИССИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКЕ (САAPER 2.0) (22/07/2019) |
| A40-WP/80 Revision No. 1 EX/36 | ОБНОВЛЕНИЕ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ ПО УМЕНЬШЕНИЮ ЭМИССИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКЕ (САAPER 2.0) (29/07/2019) |
| A40-WP/81 EX/37 | GREEN PAPER OF THE CENTRAL AMERICAN CORPORATION FOR AIR NAVIGATION SERVICES (COCESNA) (12/07/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/88 EX/38 | КООРДИНИРОВАНИЕ ОБМЕНА ОПЫТОМ ПО ВНЕДРЕНИЮ СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ (18/07/2019) |
| A40-WP/90 EX/39 | МЕХАНИЗМ ГЛОБАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ И ПРЕОДОЛЕНИЮ УГРОЗ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ НАСЕЛЕНИЯ (CAPSCA) (26/07/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/102 EX/40 | ПЕРСПЕКТИВЫ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ АВИАЦИИ (24/07/2019) |
| A40-WP/103 EX/41 | РАЗРАБОТКА СВЕРХЗВУКОВЫХ САМОЛЕТОВ, ПРИЕМЛЕМЫХ ДЛЯ ОБЩЕСТВЕННОСТИ, НА ОСНОВЕ ДОЗВУКОВЫХ СТАНДАРТОВ (24/07/2019) |

| | |
|---------------------------------------|---|
| A40-WP/104 EX/42 | УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДЕЙСТВИЕМ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ ВОКРУГ АЭРОПОРТОВ (24/07/2019) |
| A40-WP/106 EX/43 | SUPPORT TO ICAO NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (LIST OF PROJECTS) (25/07/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/107 EX/44 | ПОДДЕРЖКА ИНИЦИАТИВЫ ИКАО "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ" (25/07/2019) |
| A40-WP/107 Revision No. 1 EX/44 | ПОДДЕРЖКА ИНИЦИАТИВЫ ИКАО "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ" (04/09/2019) |
| A40-WP/109 EX/45 | ОСНОВНЫЕ ИТОГИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА ИКАО- МАК ЗА 20 ЛЕТ (25/07/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/112 EX/46 | EUROPEAN UNION AVIATION SECURITY OVERSIGHT (26/07/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/113 EX/47 | ВОЗМОЖНОСТИ НОВОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ МЕЖДУ ИКАО И АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛЮ (26/07/2019) |
| A40-WP/114 EX/48 | ЦЕЛЕСООБРАЗНЫЙ, НАДЕЖНЫЙ И АКТУАЛЬНЫЙ МЕХАНИЗМ МНМ УППКБП (02/08/2019) |
| A40-WP/115 EX/49 | РАЗРАБОТКА НОВОЙ СТРАТЕГИИ ДЛЯ СЛЕДУЮЩЕГО ПОКОЛЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ (NGAP) (26/07/2019) |
| A40-WP/126 EX/50 | ИНТЕГРАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА КОММЕРЧЕСКИХ КОСМИЧЕСКИХ ПОЛЕТОВ (01/08/2019) |
| A40-WP/127 EX/51 | ПОМОЩЬ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (17/07/2019) |
| A40-WP/129 EX/52 | РАЗВИТИЕ ИНИЦИАТИВ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ (02/08/2019) |
| A40-WP/130 EX/53 | СТАНДАРТИЗАЦИЯ ПОДГОТОВКИ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО ПЕРСОНАЛА (30/07/2019) |

- A40-WP/131
EX/54 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТЕХНОЛОГИИ VR/AR В ОБЛАСТИ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА
(30/07/2019)
- A40-WP/132
EX/55 ВЗГЛЯДЫ ИАТА НА РЕАГИРОВАНИЕ НА ПАНДЕМИИ И СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ ОБЩЕСТВЕННОГО ЗДРАВООХРАНЕНИЯ
(01/08/2019)
- A40-WP/133
EX/56 ВЫПОЛНЕНИЕ ПРИОРИТЕТНЫХ РЕКОМЕНДАЦИЙ ГРУППЫ ЭКСПЕРТОВ ПО СТРУКТУРНОМУ АНАЛИЗУ МНМ УППКБП
(02/08/2019)
- A40-WP/134
EX/57 РОЛЬ АВИАЦИИ В ПРЕДУПРЕЖДЕНИИ ТОРГОВЛИ ЛЮДЬМИ И НЕОБХОДИМОСТЬ МНОГОСТОРОННЕГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ДЕЛЕ ОТЧЕТНОСТИ О ПРЕДПОЛАГАЕМЫХ СЛУЧАЯХ
(09/08/2019)
- A40-WP/135
EX/58 СОГЛАСОВАННОСТЬ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ ИКАО
(31/07/2019)
- A40-WP/136
EX/59 ИЗМЕНЕНИЕ ПОЛИТИКИ ИКАО В ОБЛАСТИ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
(31/07/2019)
- A40-WP/139
EX/60 МНЕНИЕ ИАТА О CORSIA MRV И ЕДИНИЦАХ ЭМИССИИ
(31/07/2019)
- A40-WP/140
EX/61 ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОБ УЧРЕЖДЕНИИ РЕГИОНАЛЬНЫХ ГРУПП ПЛАНИРОВАНИЯ И ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ОТ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ
(31/07/2019)
- A40-WP/141
EX/62 РАЗРАБОТКА ДИФФЕРЕНЦИРОВАННОГО ПОДХОДА К ПРОВЕДЕНИЮ ДОСМОТРА В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В АЭРОПОРТУ
(31/07/2019)
- A40-WP/148
EX/63 СОГЛАШЕНИЯ О СОТРУДНИЧЕСТВЕ МЕЖДУ ГОСУДАРСТВАМИ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА СНИЖЕНИЕ РИСКОВ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
(31/07/2019)
- A40-WP/159
EX/64 REASSERTION OF THE ARAB CIVIL AVIATION ORGANIZATION ACKNOWLEDGEMENT THAT THE "CORSIA" PLAN AS THE ONLY GLOBAL MARKET-BASED MEASURE APPLIED TO CO2 EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION
(01/08/2019) *Информационный документ
- A40-WP/163
EX/65 ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ И НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА В СФЕРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
(01/08/2019)

- A40-WP/164
EX/66
ГАРМОНИЗАЦИЯ ПОДГОТОВКИ КАДРОВ В АФРИКЕ: ДОРОЖНАЯ КАРТА
В ОБЛАСТИ ПОДГОТОВКИ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ
(01/08/2019)
- A40-WP/165
Revision No. 1
EX/67
ПРОБЛЕМЫ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОНТРОЛЯ КАЧЕСТВА В ОБЛАСТИ
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И УСТРАНЕНИЯ ВЫЯВЛЕННЫХ
НЕДОСТАТКОВ
(27/08/2019)
- A40-WP/167
EX/68
ПОВЫШЕНИЕ КРИТИЧЕСКИ ВАЖНОЙ РОЛИ ЧЛЕНОВ КАБИННЫХ
ЭКИПАЖЕЙ ДЛЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОСРЕДСТВОМ ПРИЗНАНИЯ
МЕЖДУНАРОДНОГО ДНЯ БОРТПРОВОДНИКА
(06/08/2019)
- A40-WP/171
EX/69
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ГОСУДАРСТВ И РЕЗУЛЬТАТЫ ИХ РАБОТЫ В ОБЛАСТИ
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (AVSEC) И УПРОЩЕНИЯ
ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (FAL) В СОТРУДНИЧЕСТВЕ С БЮРО EUR/NAT ИКАО
И НЕОБХОДИМОСТЬ РАСШИРЕНИЯ И НАДЛЕЖАЩЕГО
УКОМПЛЕКТОВАНИЯ ШТАТА БЮРО EUR/NAT
(01/08/2019)
- A40-WP/172
EX/70
ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ КИБЕРУГРОЗАМ
(01/08/2019)
- A40-WP/175
EX/71
СТАНДАРТЫ И ПОЛИТИКА ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ
СРЕДЫ
(02/08/2019)
- A40-WP/176
EX/72
ПОМОЩЬ В РАЗРАБОТКЕ И ВЫПОЛНЕНИИ ПЛАНОВ ДЕЙСТВИЙ
ГОСУДАРСТВ ПО УМЕНЬШЕНИЮ ЭМИССИИ СО₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ
АВИАЦИИ И БУДУЩИЙ ПОДХОД
(01/08/2019)
- A40-WP/177
EX/73
ВКЛАД АФРИКАНСКИХ ГОСУДАРСТВ ВО ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ
КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ
МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) И ЗАПРАШИВАЕМАЯ ПОМОЩЬ
(01/08/2019)
- A40-WP/178
EX/74
КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К УПРАВЛЕНИЮ РИСКАМИ (IRM) –
КУЛЬТУРА АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
(01/08/2019)
- A40-WP/187
Revision No. 1
EX/75
НЕОБХОДИМОСТЬ УКРЕПЛЕНИЯ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО
МОНИТОРИНГА В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК
В СФЕРЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ-МНМ)
(05/09/2019)
- A40-WP/189
EX/76
ВКЛАД АВИАЦИИ В РЕАЛИЗАЦИЮ ПОВЕСТКИ ДНЯ ОРГАНИЗАЦИИ
ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА В ОБЛАСТИ
УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ
(02/08/2019)

| | |
|--|---|
| A40-WP/189 Corrigendum No. 1 EX/76 | ВКЛАД АВИАЦИИ В РЕАЛИЗАЦИЮ ПОВЕСТКИ ДНЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА В ОБЛАСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ (16/09/2019) |
| A40-WP/193 EX/77 | ВЗГЛЯДЫ ОТРАСЛИ НА CORSIA (02/08/2019) |
| A40-WP/194 EX/78 | ВЗГЛЯДЫ ОТРАСЛИ НА КОРЗИНУ МЕР И ДОЛГОСРОЧНУЮ ЦЕЛЬ (02/08/2019) |
| A40-WP/199 EX/79 | ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ В ОТНОШЕНИИ НЕЗАКОННОГО ОБОРОТА ОБЪЕКТОВ ДИКОЙ ПРИРОДЫ С ПОМОЩЬЮ КОММЕРЧЕСКОЙ АВИАЦИИ (02/08/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/206 EX/80 | РАЗВИТИЕ КОМПЕТЕНЦИЙ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ ДЛЯ БУДУЩЕГО (02/08/2019) |
| A40-WP/210 EX/81 | УДЕЛЕНИЕ ОСОБОГО ВНИМАНИЯ РЕГИОНУ ТИХОГО ОКЕАНА (02/08/2019) |
| A40-WP/219 EX/82 | ПРЕДЛОЖЕНИЕ В ОТНОШЕНИИ СТРУКТУРЫ УПРАВЛЕНИЯ ИКАО В ОБЛАСТИ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ (05/08/2019) |
| A40-WP/220 EX/83 | РЕГИОНАЛЬНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО (05/08/2019) |
| A40-WP/221 EX/84 | КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ (05/08/2019) |
| A40-WP/225 EX/85 | МНЕНИЯ МСА ОТНОСИТЕЛЬНО РЕИНТЕГРАЦИИ СВЕРХЗВУКОВЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И РАЗРАБОТКИ СООТВЕТСТВУЮЩИХ SARPS (02/08/2019) |
| A40-WP/226 EX/86 | АВИАЦИОННЫЙ ШУМ, СОЗДАВАЕМЫЙ ДИСТАНЦИОННО ПИЛОТИРУЕМЫМИ ВОЗДУШНЫМИ СУДАМИ (ДПВС) (02/08/2019) |
| A40-WP/227 EX/87 | ТОЧКА ЗРЕНИЯ КАНАДЫ НА ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ CORSIA И НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА (02/08/2019) |
| A40-WP/228 EX/88 | ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ CORSIA (02/08/2019) |
| A40-WP/228 Revision No. 1 EX/88 | ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ CORSIA И НЕОБХОДИМОСТЬ ПЕРЕСМОТРА БАЗОВЫХ КРИТЕРИЕВ ЭМИССИИ (06/09/2019) |
| A40-WP/229 EX/89 | ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСПЕХА ВНЕДРЕНИЯ CORSIA (02/08/2019) |

| | |
|---------------------------------------|---|
| A40-WP/233 EX/90 | SHARING OF INFORMATION AND LESSONS LEARNT AMONGST ARCHIPELAGIC STATES (08/08/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/237 EX/91 | СТРАТЕГИЯ НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА В АВИАЦИИ (01/08/2019) |
| A40-WP/237 Revision No. 1 EX/91 | СТРАТЕГИЯ НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА В АВИАЦИИ (11/09/2019) |
| A40-WP/238 EX/92 | ИНТЕГРАЦИЯ ПРОЦЕССОВ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ. НОВАЯ СТРАТЕГИЯ, НАПРАВЛЕННАЯ НА ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПОДГОТОВКИ (01/08/2019) |
| A40-WP/239 EX/93 | РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ НЕХВАТКИ ПИЛОТОВ И АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ ГЛОБАЛЬНЫЙ ПОДХОД К ГЛОБАЛЬНОЙ ПРОБЛЕМЕ (05/08/2019) |
| A40-WP/240 EX/109 | ВНЕДРЕНИЕ УПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЯМИ ПРИ РАЗРАБОТКЕ ПРОЕКТОВ В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (01/08/2019) |
| A40-WP/243 EX/95 | КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ (05/08/2019) |
| A40-WP/245 EX/97 | ИЗУЧЕНИЕ НОВЫХ МЕТОДОВ РАБОТЫ ДЛЯ ИКАО (06/08/2019) |
| A40-WP/248 EX/98 | УКРЕПЛЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПУТЕМ ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЙ, ОСНОВАННЫХ НА ДОКАЗАТЕЛЬСТВАХ И ИНФОРМАЦИИ О ФАКТОРАХ РИСКА (06/08/2019) |
| A40-WP/250 EX/99 | ПООЩРЕНИЕ ИННОВАЦИЙ В СФЕРЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПОСРЕДСТВОМ ЭФФЕКТИВНОЙ РЕГУЛЯТОРНОЙ ПОЛИТИКИ (02/08/2019) |
| A40-WP/251 EX/100 | РЕАЛИЗАЦИЯ КОНТРОЛЯ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА ПРИЗНАНИЕ ЭКВИВАЛЕНТНОСТИ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ (05/08/2019) |
| A40-WP/253 EX/101 | ПРАКТИЧЕСКИЕ ДЕЙСТВИЯ ПО ПРОВЕДЕНИЮ КАМПАНИЙ В ЦЕЛЯХ ИЗМЕНЕНИЯ КУЛЬТУРЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (05/08/2019) |
| A40-WP/254 EX/102 | СОТРУДНИЧЕСТВО МЕЖДУ ОРГАНАМИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (05/08/2019) |
| A40-WP/259 EX/103 | ПОСЛЕДУЮЩЕЕ НАБЛЮДЕНИЕ И КОНТРОЛЬ ЗА АВИАЦИОННЫМИ СОБЫТИЯМИ, СВЯЗАННЫМИ С ОВД И АВИАЦИОННЫМИ |

| | |
|----------------------|---|
| | СПЕЦРАБОТАМИ (СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОЙ АВИАЦИЕЙ), ИНФОРМАЦИЯ О КОТОРЫХ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ В ЕССАIRS, КАК ВКЛАД В РАБОТУ ПО ПРОВЕДЕНИЮ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В РАМКАХ УППКБП (02/08/2019) |
| A40-WP/260 EX/104 | УПРАВЛЕНИЯ ШУМОМ В АЭРОПОРТАХ (02/08/2019) |
| A40-WP/261 EX/105 | ВЗГЛЯД СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ АМЕРИКИ НА ГРАЖДАНСКИЕ СВЕРХЗВУКОВЫЕ ПОЛЕТЫ (02/08/2019) |
| A40-WP/265 EX/106 | РЕЗУЛЬТАТЫ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ОТ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ В КООПЕРАТИВНОЙ РЕСПУБЛИКЕ ГАЙАНА (02/08/2019) |
| A40-WP/266 EX/107 | ПОСЛЕДНИЕ СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ СБОРА ДАННЫХ, МОНИТОРИНГА И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ОБ ЭМИССИИ СО ₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (02/08/2019) |
| A40-WP/267 EX/108 | ВНЕДРЕНИЕ CORSIA (02/08/2019) |
| A40-WP/268 EX/111 | ИСКУССТВЕННЫЙ ИНТЕЛЛЕКТ И ЦИФРОВИЗАЦИЯ В АВИАЦИИ (01/08/2019) |
| A40-WP/269 EX/110 | МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ И ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (02/08/2019) |
| A40-WP/270 TE/110 | CURRENT STATUS AND FURTHER DEVELOPMENT OF THE GLONASS ORBITAL CONSTELLATION (02/08/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/273 EX/111 | ДЕЙСТВИЯ В СФЕРЕ ДЕЛОВОЙ АВИАЦИИ КАСАТЕЛЬНО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ЭКОЛОГИЧЕСКИ БЕЗОПАСНОГО АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (06/08/2019) |
| A40-WP/274 EX/112 | IMPORTANCIA PARA LOS ESTADOS INTEGRAR DESDE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA LA PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE (02/08/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/277 EX/113 | SETTING A LONG-TERM CLIMATE CHANGE GOAL FOR INTERNATIONAL AVIATION (06/08/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/283 EX/114 | СТРАТЕГИЧЕСКИЙ ПОДХОД К АВИАЦИОННОЙ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ (05/08/2019) |
| A40-WP/284 EX/115 | ПОВЫШЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ АВИАЦИОННЫХ УСЛУГ (06/08/2019) |

| | |
|--|--|
| A40-WP/285 EX/116 | ГПАБ – ПРЕИМУЩЕСТВА ГЛОБАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ДЕЙСТВИЙ И НЕОБХОДИМОСТЬ ПОСТОЯННОГО МОНИТОРИНГА ЕЕ РЕЗУЛЬТАТОВ (07/08/2019) |
| A40-WP/286 EX/117 | ДАЛЬНЕЙШИЕ ДЕЙСТВИЯ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ РЕЗОЛЮЦИИ 2309 СОВЕТА БЕЗОПАСНОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (2016) (05/08/2019) |
| A40-WP/288 EX/118 | ПОДДЕРЖКА ДАЛЬНЕЙШЕЙ РЕАЛИЗАЦИИ ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕГО РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В АФРИКЕ (ПЛАН AFI SECFAL) (02/08/2019) |
| A40-WP/288 Revision No.1 EX/118 | ПОДДЕРЖКА ДАЛЬНЕЙШЕЙ РЕАЛИЗАЦИИ ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕГО РЕГИОНАЛЬНОГО ПЛАНА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В АФРИКЕ (ПЛАН AFI SECFAL) (28/08/2019) |
| A40-WP/289 EX/119 | СООБРАЖЕНИЯ СТРАН, ВХОДЯЩИХ В СОСТАВ ЛАКГА, В ОТНОШЕНИИ МЕР ИКАО, СВЯЗАННЫХ С АВИАЦИЕЙ И ИЗМЕНЕНИЕМ КЛИМАТА (02/08/2019) |
| A40-WP/290 EX/120 | CORSIA: НЕОБХОДИМАЯ БУДУЩАЯ РАБОТА (02/08/2019) |
| A40-WP/291 EX/121 | НЕОБХОДИМОСТЬ ПЛАВНОГО ПЕРЕХОДА ОТ PM CORSIA К SAF: ПРЕДЛАГАЕМОЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЙ (02/08/2019) |
| A40-WP/292 EX/122 | ГОРОДСКАЯ АЭРОМОБИЛЬНОСТЬ (27/07/2019) |
| A40-WP/297 EX/123 | ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (05/08/2019) |
| A40-WP/301 EX/124 | ПРОЕКТ "ONE ID" (ОДНО УДОСТОВЕРЕНИЕ) И СТАНДАРТИЗАЦИЯ РЕШЕНИЙ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ПРОЦЕССОМ ИДЕНТИФИКАЦИИ (07/08/2019) |
| A40-WP/305 EX/125 | КРИТИЧЕСКАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ БОРЬБЫ С ТОРГОВЛЕЙ ЛЮДЬМИ В КОНТЕКСТЕ АВИАЦИИ (09/08/2019) |
| A40-WP/305 Revision No. 1 EX/125 | КРИТИЧЕСКАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ БОРЬБЫ С ТОРГОВЛЕЙ ЛЮДЬМИ В КОНТЕКСТЕ АВИАЦИИ (20/09/2019) |
| A40-WP/306 EX/126 | ПЕРСПЕКТИВЫ ОТНОСИТЕЛЬНО СПРАВЕДЛИВОГО И ОБЪЕКТИВНОГО ВАРИАНТА ВНЕДРЕНИЯ CORSIA (02/08/2019) |

| | |
|---|---|
| A40-WP/310 EX/127 | АНАЛИЗ ПОТРЕБНОСТЕЙ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ В ТИХООКЕАНСКОМ РЕГИОНЕ (09/08/2019) |
| A40-WP/315 EX/128 | СОДЕЙСТВИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (02/08/2019) |
| A40-WP/317 EX/129 | АВТОМАТИЗИРОВАННЫЙ ПОЛЕТ СТРОЕМ (09/08/2019) |
| A40-WP/318 EX/130 | ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОДГОТОВКИ АЭРОПОРТА К СТИХИЙНЫМ БЕДСТВИЯМ (08/08/2019) |
| A40-WP/319 EX/131 | ПОДДЕРЖКА ДАЛЬНЕЙШЕЙ РЕАЛИЗАЦИИ ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕГО ПЛАНА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В АФРИКЕ (ПЛАН AFI) (09/08/2019) |
| A40-WP/320 EX/132 | ЕДИНЫЙ ПОДХОД К ВНЕДРЕНИЮ ТЕХНИЧЕСКИХ ДОСТИЖЕНИЙ В АВИАЦИИ (09/08/2019) |
| A40-WP/322 EX/133 | ДОСТУПНОСТЬ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА ДЛЯ ИНВАЛИДОВ. СОДЕЙСТВИЕ ПРИМЕНЕНИЮ DOC 9984 (09/08/2019) |
| A40-WP/323 EX/134 | ПОМОЩЬ И НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА В ЦЕЛЯХ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ CO ₂ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (02/08/2019) |
| A40-WP/324 EX/135 | УЛУЧШЕНИЕ ФОРМУЛИРОВКИ ВОПРОСОВ ПРОТОКОЛА В РАМКАХ ПРОГРАММЫ УППКБП (28/07/2019) |
| A40-WP/326 EX/136 | ПРОГРАММА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГОТОВНОСТИ МНМ УППКБП (02/08/2019) |
| A40-WP/327 EX/137 | НОВЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ КОНЦЕПЦИИ С ПРИМЕНЕНИЕМ АВТОНОМНЫХ СИСТЕМ (19/08/2019) |
| A40-WP/328 EX/138 | ПОВЫШЕНИЕ СТЕПЕНИ ИНФОРМИРОВАННОСТИ ДРУГИХ ВЕДОМСТВ И ОРГАНИЗАЦИЙ О ВОПРОСАХ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (12/08/2019) |
| A40-WP/328 Corrigendum No. 1 EX/138 | ПОВЫШЕНИЕ СТЕПЕНИ ИНФОРМИРОВАННОСТИ ДРУГИХ ВЕДОМСТВ И ОРГАНИЗАЦИЙ О ВОПРОСАХ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (06/09/2019) |
| A40-WP/337 EX/139 | УСТАНОВЛЕНИЕ МИНИМАЛЬНОГО ПРОЦЕНТНОГО ПОКАЗАТЕЛЯ СЕРТИФИЦИРОВАННЫХ АЭРОДРОМОВ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ |

- УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНОГО СТАТУСА В ПРОТОКОЛАХ, КАСАЮЩИХСЯ
СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ
(02/08/2019)
- A40-WP/338
EX/140 CORSIA IMPLEMENTATION IN MEMBER STATES OF THE CARIBBEAN
AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (CASSOS)
(02/08/2019) *Информационный документ
- A40-WP/339
EX/141 ICAO ACT-CORSIA PROGRAMME IN MEMBER STATES OF THE
CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM
(02/08/2019) *Информационный документ
- A40-WP/340
EX/142 (ОТМЕНЕНО)
(13/08/2019)
- A40-WP/342
EX/143 БЕЗОПАСНАЯ И ЭФФЕКТИВНАЯ ИНТЕГРАЦИЯ БАС В ВОЗДУШНОЕ
ПРОСТРАНСТВО
(08/08/2019)
- A40-WP/344
EX/145 ПОВЫШЕНИЕ КУЛЬТУРЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СИСТЕМЕ
УППАБ-МНМ И ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА АВИАЦИОННОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ ИКАО
(02/08/2019)
- A40-WP/346
EX/146 ДОСТУПНОСТЬ АВИАЦИИ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ С ОГРАНИЧЕННЫМИ
ВОЗМОЖНОСТЯМИ
(13/08/2019)
- A40-WP/348
EX/147 ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СОЗДАНИИ КООРДИНАЦИОННЫХ ЦЕНТРОВ (КЦ) ПО
ВОПРОСАМ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ
(02/08/2019)
- A40-WP/354
EX/148 AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION
(10/09/2019) *Информационный документ
- A40-WP/355
EX/149 О МЕРАХ ПО УЛУЧШЕНИЮ КАДРОВОЙ СИТУАЦИИ С СОТРУДНИКАМИ
ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В
ЕВРОПЕЙСКОМ/СЕВЕРОАТЛАНТИЧЕСКОМ БЮРО ИКАО
(16/08/2019)
- A40-WP/357
EX/150 ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ МОНИТОРИНГА ЗА
ВЫПОЛНЕНИЕМ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ГПАБ) ИКАО
(02/08/2019)
- A40-WP/372
EX/151 NATIONAL GREEN AVIATION POLICY
(15/08/2019) *Информационный документ
- A40-WP/373
EX/152 СОДЕЙСТВИЕ РАЗРАБОТКЕ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ
ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ГПАБ И ОБМЕНУ ПЕРЕДОВЫМ ОПЫТОМ
(02/08/2019)

- A40-WP/374
EX/153
ПОЗИЦИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ПО ПРОБЛЕМЕ РАЗРАБОТКИ СТАНДАРТОВ ИКАО ДЛЯ ПЕРСПЕКТИВНЫХ СВЕРХЗВУКОВЫХ ПАССАЖИРСКИХ САМОЛЕТОВ
(02/08/2019)
- A40-WP/383
EX/154
ПОТЕНЦИАЛЬНАЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРОГРАММНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ С ОТКРЫТЫМ ИСХОДНЫМ КОДОМ В РАМКАХ ГЛОБАЛЬНОЙ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ
(19/08/2019)
- A40-WP/385
EX/155
ПОМОЩЬ СО СТОРОНЫ НОВОЙ ЗЕЛАНДИИ ОСТРОВНЫМ ГОСУДАРСТВАМ ТИХОГО ОКЕАНА В ДЕЛЕ ПОВЫШЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
(02/08/2019)
- A40-WP/386
EX/156
О ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛОЖЕНИЙ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ИКАО ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ГОСУДАРСТВАХ – УЧАСТНИКАХ СОГЛАШЕНИЯ О ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА
(20/08/2019) *Информационный документ
- A40-WP/389
EX/157
ДОСТИГНУТЫЙ В ДОМИНИКАНСКОЙ РЕСПУБЛИКЕ ПРОГРЕСС В ОБЛАСТИ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ НА ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ
(14/08/2019)
- A40-WP/390
EX/158
РАССМОТРЕНИЕ КУБИНСКИМ ГОСУДАРСТВОМ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ-МНМ) С УЧЕТОМ ЕГО ОПЫТА ПРОВЕРКИ, ПРОВЕДЕННОЙ В МАРТЕ 2019 ГОДА
(02/08/2019)
- A40-WP/394
EX/160
РАЗБОТКА ТЕХНИЧЕСКИХ ИНСТРУКТИВНЫХ УКАЗАНИЙ ДЛЯ ГОСУДАРСТВ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ТРЕБОВАНИЙ ИКАО В СФЕРЕ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ
(02/08/2019)
- A40-WP/395
EX/161
АВИАЦИОННАЯ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ – ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЕД
(30/07/2019) * Информационный документ
- A40-WP/399
EX/162
ПООЩРЕНИЕ ИННОВАЦИЙ В СФЕРЕ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ПОМОЩИ ЭФФЕКТИВНОЙ ПОЛИТИКИ РЕГУЛИРОВАНИЯ
(02/08/2019)
- A40-WP/400
EX/163
AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL
(02/08/2019) *Информационный документ
- A40-WP/405
EX/164
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОТНОСИТЕЛЬНО ВНЕДРЕНИЯ МАТРИЦ ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ОЧЕРЕДНОСТИ И ПЕРИОДИЧНОСТИ НАДЗОРНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ В ГОСУДАРСТВЕ
(02/08/2019)

- A40-WP/407
EX/166
ПОДДЕРЖКА ВНЕДРЕНИЯ CORSIA СО СТОРОНЫ ИАТА ПОСРЕДСТВОМ СИСТЕМЫ FRED+
(30/07/2019) *Информационный документ
- A40-WP/408
EX/167
EDUCATION AND PERFORMANCE IN AVIATION: REALISING AND SUSTAINING BENEFITS
(31/07/2019) *Информационный документ
- A40-WP/409
EX/168
CONTRIBUTION AND VIEWS OF SOUTH AFRICA ON THE ENVIRONMENTAL PROTECTION WORK DONE BY ICAO
(21/08/2019) *Информационный документ
- A40-WP/411
EX/169
ВКЛАД ЛАТИНОАМЕРИКАНСКОГО РЕГИОНА В РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА И ВО ВНЕДРЕНИЕ CORSIA
(02/08/2019)
- A40-WP/412
EX/170
ПРОГРЕСС И ДОСТИЖЕНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ШУМА И КАЧЕСТВА МЕСТНОГО ВОЗДУХА
(02/08/2019)
- A40-WP/413
EX/171
АНАЛИЗ ДОСТИЖЕНИЙ В ОБЛАСТИ СОЗДАНИЯ УСТОЙЧИВЫХ АЭРОПОРТОВ В ОСТРОВНЫХ ГОСУДАРСТВАХ
(02/08/2019)
- A40-WP/414
EX/172
ПОДДЕРЖКА ГОСУДАРСТВ В ПОДГОТОВКЕ ДОРОЖНЫХ КАРТ ДЛЯ НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА В АВИАЦИИ
(01/08/2019)
- A40-WP/423
EX/173
ИННОВАЦИИ В ИКАО, НАПРАВЛЕННЫЕ НА БОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНО РЕАГИРОВАНИЕ НА ВОЗНИКАЮЩИЕ ПРОБЛЕМЫ, МОБИЛИЗАЦИЮ РЕСУРСОВ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТОГО, ЧТОБЫ НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЛАСЬ БЕЗ ВНИМАНИЯ
(23/08/2019)
- A40-WP/424
EX/174
TECHNICAL COOPERATION WITH THE CIVIL AVIATION ORGANIZATION AND CIVIL AVIATION INTERNATIONAL AND REGIONAL ORGANIZATIONS
(23/08/2019) *Информационный документ
- A40-WP/427
EX/176
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ИКАО ПО УПРАВЛЕНИЮ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬЮ И ОТКАЗОУСТОЙЧИВОСТЬЮ
(02/08/2019)
- A40-WP/433
EX/177
ПРОВЕРКИ КОНКРЕТНО СИСТЕМЫ РАССЛЕДОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ИХ РЕЗУЛЬТАТОВ ОТДЕЛЬНО ОТ ДАННЫХ ПО ДРУГИМ ОБЛАСТЯМ В РАМКАХ УППКБП
(30/07/2019)
- A40-WP/435
EX/178
ESTABLISHMENT OF WORKING GROUPS TO SUPPORT USOAP CMA ACTIVITIES
(02/08/2019) *Информационный документ

- A40-WP/437
EX/179 СИСТЕМНАЯ ПРОГРАММА ПОМОЩИ РЕГИОНАЛЬНОГО БЮРО СЕВЕРНОЙ АМЕРИКИ, ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКИ И КАРИБСКОГО БАССЕЙНА (НАСС) ИКАО
(06/09/2019)
- A40-WP/438
EX/180 ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В РЕГИОНЕ SAM В КОНТЕКСТЕ МНМ УППКБК
(02/08/2019)
- A40-WP/439
EX/181 НЕОБХОДИМЫЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ КАЧЕСТВА ЛИЦ, НАДЕЛЕННЫХ ПЕРЕДАННЫМИ ПОЛНОМОЧИЯМИ
(02/08/2019)
- A40-WP/440
EX/182 УСТОЙЧИВОСТЬ ЭФФЕКТИВНОЙ ГОСУДАРСТВЕННОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ КАК ЦЕЛЬ, СТОЯЩАЯ ПЕРЕД ГОСУДАРСТВАМИ И МНМ УППКБП
(02/08/2019)
- A40-WP/441
EX/183 TAILORED ASSISTANCE TO HAÏTI
(02/08/2019) *Информационный документ
- A40-WP/442
EX/184 УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ, СВЯЗАННЫХ С УЧАСТИЕМ В СОВЕЩАНИЯХ ИКАО
(02/08/2019)
- A40-WP/444
EX/185 ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛИСТОВ ОБЛАСТИ УПРАВЛЕНИЯ НАВИГАЦИЕЙ, ОСНОВАННОЙ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ
(01/08/2019)
- A40-WP/447
EX/186 CONSIDERATIONS FOR THE EVOLUTION OF THE UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT AUDIT PROGRAMME – CONTINUOUS MONITORING APPROACH (USOAP-CMA) ENSUED FROM THE INTRODUCTION OF ANNEX 19 – SAFETY MANAGEMENT
(07/08/2019) *Информационный документ
- A40-WP/448
EX/187 ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПЕРУ О ПРОВЕДЕНИИ КРИТИЧЕСКОГО ОБЗОРА ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ПОСЛЕ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОВЕРКИ В РАМКАХ УППКБП
(02/08/2019)
- A40-WP/451
EX/188 ПОЛИТИКА ИКАО В ОБЛАСТИ ЛИНГВИСТИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
(27/08/2019)
- A40-WP/452
EX/189 LA EXPERIENCIA DE URUGUAY CON LA INICIATIVA NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS
(07/08/2019) *Информационный документ
- A40-WP/459
EX/190 ИННОВАЦИИ В СФЕРЕ АВИАЦИИ
(28/08/2019)

| | |
|--|--|
| A40-WP/461 EX/191 | РЕКОМЕНДУЕМАЯ СТРУКТУРА ТЕКСТА ПРИНЯТЫХ СОВЕТОМ ИКАО ПОПРАВК К SARPS С РАЗЛИЧНЫМИ ДАТАМИ НАЧАЛА ПРИМЕНЕНИЯ (02/08/2019) |
| A40-WP/462 EX/192 | ACCOMMODATING MORE PASSENGER TRAFFIC THROUGH MORE EFFICIENT FACILITATION (09/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/463 EX/193 | НАЧАЛО ПРОВЕРОЧНОГО ЦИКЛА НА ОСНОВЕ ВП ГосПБП/СУБП (02/08/2019) |
| A40-WP/464 EX/194 | МНОГОЯЗЫЧИЕ - ОДИН ИЗ ОСНОВОПОЛАГАЮЩИХ ПРИНЦИПОВ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ ИКАО КАК СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ООН (30/08/2019) |
| A40-WP/466 EX/195 | INCORPORATION OF SECURITY OVERSIGHT EIGHT CRITICAL ELEMENTS (CE) INTO ANNEX 17 (30/08/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/467 EX/196 | СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ОТВЕТОВ НА ПИСЬМА ГОСУДАРСТВАМ О ПОПРАВКАХ К ПРИЛОЖЕНИЯМ И PANS, РАССЫЛАЕМЫЕ ИКАО (29/08/2019) |
| A40-WP/471 EX/197 | РЕАЛИЗАЦИЯ МЕР, НАПРАВЛЕННЫХ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ ДОСТУПНОСТИ И УНИВЕРСАЛЬНОГО ПРОЕКТИРОВАНИЯ () (29/08/2019) |
| A40-WP/472 EX/198 | ACT-CORSIA AND THE PACIFIC (29/08/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/473 EX/199 | NECESSITY TO ANTICIPATE STRATEGIES TO TACKLE THE SECURITY CHALLENGES AND DANGERS OF DRONE USE IN ANNEX 17 (30/08/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/474 EX/200 | PROMOTION OF GREEN AIRPORTS (26/08/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/477 EX/201 | КВАЛИФИКАЦИОННАЯ АТТЕСТАЦИЯ ИНСТРУКТОРОВ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (01/08/2019) |
| A40-WP/477 Revision No. 1 EX/201 | КВАЛИФИКАЦИОННАЯ АТТЕСТАЦИЯ ИНСТРУКТОРОВ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (09/09/2019) |
| A40-WP/480 EX/202 | STATE OF THE AIRPORT INDUSTRY: WORKING FOR A MORE SUSTAINABLE AIRPORT BUSINESS (03/09/2019) *Информационный документ |

| | |
|---|---|
| A40-WP/482 EX/203 | JAPAN'S EXPERIENCE OF CORSIA IMPLEMENTATION (03/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/483 EX/204 | CENTRAL AMERICAN CORPORATION FOR AIR NAVIGATION SERVICES (COCESNA) 60 YEARS OF SERVICE TO INTERNATIONAL AIR TRANSPORT (03/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/488 EX/205 | AIRPORTS' EFFORTS AGAINST WILDLIFE TRAFFICKING (05/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/489 EX/206 | MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DEL ESTADO VENEZOLANO (05/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/490 EX/207 | EXPERIENCIA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (05/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/491 EX/208 | PROMOTION DE LA CULTURE DE SURETE EN MILIEU AEROPORTUAIRE (05/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/493 EX/209 | EXPERIENCIA DE ASISTENCIA TÉCNICA A ESTADOS DE LA REGIÓN SURAMERICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (05/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/493 Revisión núm. 1 EX/209 | EXPERIENCIA DE ASISTENCIA TÉCNICA A ESTADOS DE LA REGIÓN SURAMERICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (23/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/494 EX/210 | LICENCIAS DEL PERSONAL CERTIFICADO EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN REPÚBLICA DOMINCANA (06/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/495 EX/211 | LEY 188-11, QUE REGULA LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA (06/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/497 EX/212 | LATEST PROGRESS OF CHINA'S AVIATION SECURITY TRAINING (02/08/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/500 EX/213 | INTERNATIONAL AIR CRASH VICTIMS AND THEIR FAMILIES DAY (09/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/501 EX/214 | CREATION OF A FORMAL INTERNATIONAL CABIN CREW DAY (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/509 EX/215 | CONCEPT OF "MINOR" IN ANNEX 9 — FACILITATION OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (09/09/2019) *Информационный документ |

| | |
|---|---|
| A40-WP/510 EX/216 | INDONESIA ENVIRONMENTAL PROTECTION PROGRAM (09/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/511 EX/217 | INDONESIA FUNDING OF AVIATION TRAINING (06/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/512 EX/218 | TRAINING ON AIR TRANSPORT ECONOMICS AND REGULATIONS (09/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/517 EX/219 | AVIATION SECURITY IN INDONESIA (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/524 EX/220 | AIR TRANSPORT FOR PERSONS WITH DISABILITIES BY CHINESE CIVIL AVIATION (10/09/2019) **Информационный документ |
| A40-WP/525 EX/221 | ADAPTATION PLANS AT JAPANESE AIRPORTS AGAINST CLIMATE CHANGE (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/526 EX/222 | POWER-TO-LIQUIDS (PTL): SUSTAINABLE FUELS FOR AVIATION (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/527 EX/223 | EXPERIENCIA DE LA REPUBLICA ARGENTINA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL (CORSIA) (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/527 Revisión núm. 1 EX/223 | EXPERIENCIA DE LA REPUBLICA ARGENTINA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL (CORSIA) (16/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/528 Revision No. 1 EX/224 | DECLARATION ON AVIATION SECURITY (12/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/529 EX/225 | ВЛИЯНИЕ ВНЕДРЕНИЯ CORSIA НА УВЕЛИЧЕНИЕ ТЕМПОВ РОСТА ЭМИССИИ CO2 В СЕКТОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И НА СНИЖЕНИЕ ОБЩЕГО УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ СЦЕНАРИИ КЛИМАТИЧЕСКИХ ДЕЙСТВИЙ ИКАО В КОНТЕКСТЕ ЦЕЛЕЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ООН (10/09/2019) |
| A40-WP/529 Revision No. 1 EX/225 | ВЛИЯНИЕ ВНЕДРЕНИЯ CORSIA НА УВЕЛИЧЕНИЕ ТЕМПОВ РОСТА ЭМИССИИ CO2 В СЕКТОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И НА СНИЖЕНИЕ ОБЩЕГО УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ. АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ СЦЕНАРИИ КЛИМАТИЧЕСКИХ ДЕЙСТВИЙ ИКАО В КОНТЕКСТЕ ЦЕЛЕЙ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ООН (18/09/2019) |

| | |
|--|--|
| A40-WP/530 EX/226 | STANDARDS AND PRINCIPLES ON THE COLLECTION, USE, PROCESSING AND PROTECTION OF PASSENGER NAME RECORD (PNR) DATA (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/531 EX/227 | UNITED STATES EFFORTS TO ADDRESS AVIATION'S CLIMATE IMPACT (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/532 EX/228 | AVIATION CYBER SECURITY (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/533 EX/229 | BI-NATIONAL COOPERATION ON THE WORLD ECONOMIC FORUM KNOWN TRAVELLER DIGITAL IDENTITY (11/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/541 EX/231 | GLOBAL AVIATION SUMMIT, 2019 (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/543 EX/232 | آلية نظام تحديث وتعديل البرامج والنشرات الوطنية لأمن الطيران المدني والتسهيلات (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/546 EX/233 | INTERNATIONAL TRAVELLERS COULD BE CARRIERS OF AFRICAN SWINE FEVER (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/547 EX/234 | POTENTIAL CONTRIBUTION OF LOWER CARBON AVIATION FUEL TO GHG EMISSIONS REDUCTIONS (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/548 EX/235 | INDONESIA'S PRIORITY MEASURES IN REDUCING CARBON EMISSIONS IN AVIATION SECTOR (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/550 EX/236 | PASSENGER NAME RECORD DATA IN SECURITY AND FACILITATION (13/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/550 Revision No. 1 EX/236 | PASSENGER NAME RECORD DATA IN SECURITY AND FACILITATION (19/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/560 EX/237 | CO2 EMISSIONS FROM COMMERCIAL AVIATION, 2018 (10/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/560 Revision No. 1 EX/237 | CO2 EMISSIONS FROM COMMERCIAL AVIATION, 2018 (20/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/561 EX/238 | ENVISIONING A "ZERO CLIMATE IMPACT" INTERNATIONAL AVIATION PATHWAY TOWARDS 2050: HOW GOVERNMENTS AND THE AVIATION INDUSTRY CAN STEP-UP AMIDST THE CLIMATE EMERGENCY FOR A SUSTAINABLE AVIATION FUTURE (10/09/2019) *Информационный документ |

| | |
|----------------------|--|
| A40-WP/565 EX/239 | EXPERIMENTAL DRONE BUILDERS AND INNOVATION LABS IN RWANDA (09/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/567 EX/240 | REMOTELY PILOTED AIRCRAFT – SECURITY PROGRAMME (13/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/569 EX/242 | BIOMETRIC ACCESS CONTROL SYSTEM FOR STAFF WORKING AT AIRPORTS (13/09/2019) *Информационный документ |
| A40-WP/572 EX/243 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 23 ПОВЕСТКИ ДНЯ (30/09/2019) |
| A40-WP/573 EX/244 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 15 ПОВЕСТКИ ДНЯ (30/09/2019) |
| A40-WP/574 EX/245 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 16 ПОВЕСТКИ ДНЯ (30/09/2019) |
| A40-WP/575 EX/246 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ (30/09/2019) |
| A40-WP/581 EX/247 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 20 ПОВЕСТКИ ДНЯ (28/09/2019) |
| A40-WP/582 EX/248 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 19 ПОВЕСТКИ ДНЯ (01/10/2019) |
| A40-WP/584 EX/249 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 11 ПОВЕСТКИ ДНЯ (28/09/2019) |
| A40-WP/585 EX/250 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 21 ПОВЕСТКИ ДНЯ (28/09/2019) |
| A40-WP/586 EX/251 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 22 ПОВЕСТКИ ДНЯ (28/09/2019) |
| A40-WP/587 EX/252 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 26 ПОВЕСТКИ ДНЯ (01/10/2019) |
| A40-WP/594 EX/254 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 14 ПОВЕСТКИ ДНЯ (30/09/2019) |
| A40-WP/595 EX/255 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 13 ПОВЕСТКИ ДНЯ (30/09/2019) |
| A40-WP/596 EX/256 | ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 12 ПОВЕСТКИ ДНЯ (29/09/2019) |

A40-WP/596
Addendum No. 1
EX/256

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 12 ПОВЕСТКИ ДНЯ
(30/09/2019)

A40-WP/598
EX/257

ПРОЕКТ ТЕКСТА ОБЩЕГО РАЗДЕЛА ДОКЛАДА ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО
КОМИТЕТА
(01/10/2019)

A40-WP/599
EX/258

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 18 ПОВЕСТКИ ДНЯ
(26/09/2019)

A40-WP/599
Revision No. 1
EX/258

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 18 ПОВЕСТКИ ДНЯ
(30/09/2019)

A40-WP/605
EX/259

THE JOINT STATEMENT OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE
RUSSIAN FEDERATION AND CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF
CHINA ON THE ESTABLISHMENT OF AN EQUITABLE AND EFFECTIVE
GLOBAL MECHANISM ON INTERNATIONAL AVIATION AND CLIMATE
CHANGE
(26/09/2019) *Информационный документ

A40-WP/616
EX/260

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 25 ПОВЕСТКИ ДНЯ
(30/09/2019)

A40-WP/624
EX/261

ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 24 ПОВЕСТКИ ДНЯ
(30/09/2019)

ISBN 978-92-9265-441-2



9

789292

654412