



ИКАО

Doc 10183, A41-EX

АССАМБЛЕЯ  
СОРОК ПЕРВАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 27 сентября – 7 октября 2022 года

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ  
КОМИТЕТ

ДОКЛАД

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





ИКАО

Doc 10183, A41-EX

АССАМБЛЕЯ  
СОРОК ПЕРВАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 27 сентября – 7 октября 2022 года

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ  
КОМИТЕТ

ДОКЛАД

*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](http://www.icao.int).

*Сорок первая сессия, 2022*

**Дос 10183. Доклад Исполнительного комитета**

Номер заказа: 10183

ISBN 978-92-9275-072-5

© ИКАО, 2022

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

### СОДЕРЖАНИЕ

## ДОКЛАД

Страница

Доклад Исполнительного комитета .....	1
Общий раздел .....	1
Участие делегаций государств и наблюдателей .....	1
Повестка дня.....	4
Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам.....	5
<i>(этот вопрос был отражен в устном докладе Пленарному заседанию; никаких письменных материалов по нему в настоящем документе не имеется)</i>	
Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2019, 2020 и 2021 годы.....	5
Пункт 12 повестки дня. Итоги Конференции высокого уровня по COVID-19.....	5
Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей .....	15
Пункт 14 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика.....	43
Пункт 15 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга .....	75
Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха.....	78
Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата .....	100
Пункт 18 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA).....	136
Пункт 19 повестки дня. Многоязычие в ИКАО .....	159
Пункт 20 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО .....	162
Пункт 21 повестки дня. Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года. Цели в области устойчивого развития (ЦУР) .....	167

Пункт 22 повестки дня. Мобилизация ресурсов и добровольные фонды .....	172
Пункт 23 повестки дня. Инновации в сфере авиации.....	172
Пункт 24 повестки дня. Программа технической помощи .....	175
Пункт 25 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность.....	180
Пункт 26 повестки дня. Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала .....	193
Пункт 27 повестки дня. Меры по обеспечению гендерного равенства в ИКАО и мировом авиационном секторе к 2030 году .....	197
Пункт 28 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом.....	204
Добавление. Список рабочих документов, рассмотренных Исполнительным комитетом .....	217

**ГРАФИК ОБСУЖДЕНИЯ ВОПРОСОВ В ИСПОЛНИТЕЛЬНОМ КОМИТЕТЕ**

		ДАТА И НОМЕР ЗАСЕДАНИЯ									
		СЕНТЯБРЬ			ОКТАБРЬ						
ПОВЕСТКА ДНЯ		28 Утро 2, 3	29 День 4, 5	30 День	1 Утро/день 6, 7		3 Утро/день 8, 9, 10	4 День 11	5 Утро/день 12, 13, 14	6 Утро/день 15, 16, 17	7 Утро 18
10.	Задолженность по взносам	X									
11.	Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2019, 2020 и 2021 годы						X		X		
12.	Итоги конференции высокого уровня по COVID-19				X				X		
13.	Программы упрощения формальностей				X					X	
14.	Авиационная безопасность. Политика						X			X	
15.	Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга						X			X	
16.	Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха.	X							X		
17.	Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата.	X	X							X	
18.	Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)	X	X							X	
19.	Многоязычие в ИКАО						X		X		
20.	Повышение эффективности и действенности ИКАО						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.	Инновации в сфере авиации.						X			X	
24.	Программа технической помощи								X	X	
25.	Техническое сотрудничество. Политика и деятельность								X	X	
26.	Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала.								X		X
27.	Меры по обеспечению гендерного равенства в ИКАО и мировом авиационном секторе к 2030 году						X	X		X	
28.	Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом							X	X		X





## ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА АССАМБЛЕЕ

### Общий раздел

1. В период с 27 сентября по 7 октября 2022 года Исполнительный комитет 41-й сессии Ассамблеи провел 17 заседаний. Заседания проводились Председателем Ассамблеи г-жой Поппи Хозой (Южная Африка).

### Участие делегаций государств и наблюдателей

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

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

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

3. На одном или нескольких заседаниях также были зарегистрированы наблюдатели от следующих 60 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 (ЕАС 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 (ИПЕСА);  
Международная коалиция за устойчивое развитие авиации (ИКСА);  
Международная организация подвижной спутниковой связи (ИМСО);  
Международная программа Коспас-Сарсат (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 (АСАО);  
Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО);  
Организация по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств – участников Банджунского 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 (КОЕСНА);  
RTCA, Inc. (RTCA).

4. На всех заседаниях Комитета присутствовали Президент Совета г-н С. Шакитано и Генеральный секретарь г-н Хуан Карлос Саласар. Секретарем Комитета был г-н М. Гилл, директор Управления по правовым вопросам и внешним сношениям. Заместителем секретаря был г-н С. Динг. Помощниками секретаря были г-жа Т. Агири, г-н С. П. Криммер, г-н К. Далтон, г-жа Т. Де Бодт, г-н А. Дечу, г-н Ф. Фрот, г-н Д. Гиндон, г-жа Дж. Хьюпи, г-н А. Ласоой, г-н С. Лефойе, г-н М. Марин, г-н Д. Мартинес, г-н А. Мишра, г-н М. Рахма и г-н Х. Варгас.

## Повестка дня

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

- Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам
- Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2019, 2020 и 2021 годы
- Пункт 12 повестки дня. Итоги Конференции высокого уровня по COVID-19.
- Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей
- Пункт 14 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика
- Пункт 15 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга
- Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха
- Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата
- Пункт 18 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)
- Пункт 19 повестки дня. Многоязычие в ИКАО
- Пункт 20 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО
- 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. Инновации в сфере авиации
- Пункт 24 повестки дня. Программа технической помощи
- Пункт 25 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность
- Пункт 26 повестки дня. Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала
- Пункт 27 повестки дня. Меры по обеспечению гендерного равенства в икао и мировом авиационном секторе к 2030 году
- Пункт 28 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

6. Вся документация и рабочие документы, рассмотренные Комитетом, перечислены по пунктам повестки дня и размещены на сайте Ассамблеи ИКАО по адресу: <https://www.icao.int/Meetings/a41/Pages/wp.aspx>.

-----

**Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам**

*(этот вопрос был отражен в устном докладе Пленарному заседанию; никаких письменных материалов по нему в настоящем документе не имеется)*

**Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2019, 2020 и 2021 годы**

11.1 На восьмом заседании Исполнительного комитета Президент Совета представил обзор годовых докладов Совета Ассамблее за 2019, 2020 и 2021 годы и дополнительный доклад за первые шесть месяцев 2022 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. В этой связи Исполнительный комитет отметил прогресс, достигнутый Советом ИКАО в деле повышения транспарентности работы Совета и обеспечения большей гибкости и эффективности методов его работы.

11.3 Исполнительный комитет считал, что соответствующие части годового доклада были рассмотрены в различных рабочих документах, представленных Советом Ассамблее. Комитет также принял к сведению, что годовой доклад был направлен всем государствам-членам и представлен на общедоступном сайте ИКАО.

**Пункт 12 повестки дня. Итоги Конференции высокого уровня по COVID-19**

12.1 На своем пятом заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос об итогах Конференции высокого уровня по COVID-19 на основе доклада Совета "Итоги пленарных заседаний на уровне министров Конференции высокого уровня по COVID-19" (WP/26), результаты работы в рамках направления по упрощению формальностей Конференции высокого уровня по COVID-19 (WP/20), а также по осуществлению резолюций A37-13, A39-24, A40-14, программы CAPSCA ИКАО и медицинского обеспечения во время событий в области общественного здравоохранения (WP/57 Revision No.1). Комитет также рассмотрел предложение Совета о новой резолюции Ассамблеи *"Декларация об упрощении формальностей при воздушных перевозках, подтверждающая глобальное обязательство обеспечить безопасное и эффективное восстановление авиации после пандемии COVID-19 и сделать авиацию более устойчивой в будущем"*; одну измененную резолюцию Ассамблеи *"Поддержание здоровья и обеспечение безопасных международных воздушных перевозок во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, влияющих на авиaperевозки"* для замены резолюции A37-13 *"Предупреждение распространения инфекционных болезней воздушным транспортом"*; и одну предлагаемую поправку к резолюции A39-24 Ассамблеи *"Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации"*. Кроме того, семь документов были представлены государствами и наблюдателями: WP/213, 201, 321, 363, 102 Revision No.1, 63 и 203. По этому пункту повестки дня были представлены следующие информационные документы: 570, 546, 521, 583 и 590.

12.2 В рабочем документе WP/26 Совет сообщил об итогах трех пленарных заседаний на уровне министров, проведенных в ходе Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC) в октябре 2021 года, включая краткое изложение обсуждений, Декларацию министров, принятую на

Конференции, и последующие действия, запрошенные у ИКАО для оказания поддержки и содействия государствам. При рассмотрении доклада Совета Комитет подчеркнул важность выполнения государствами принятой HLCC Декларации министров для поддержки восстановления, жизнестойкости и устойчивости авиации. Признавая необходимость сочетания существующих бюджетных ресурсов и дополнительных внебюджетных взносов для поддержки дальнейших действий ИКАО, Комитет призвал ИКАО оказывать государствам помощь, способствующую осуществлению Декларации.

12.3 Совет в документе WP/20 сообщил об итогах работы направления по упрощению формальностей (FAL) HLCC, которые включают 79 рекомендаций, одобренных Пленарным заседанием Конференции на уровне министров. После обсуждений Комитет отметил важность выполнения рекомендаций направления FAL HLCC и то, что их выполнение потребует от ИКАО значительных усилий и внебюджетных ресурсов для поддержки работы, не предусмотренной бюджетом. Комитет настоятельно призвал государства выполнить рекомендации направления FAL HLCC 2021 и поддержать ИКАО, предоставив внебюджетные взносы на их реализацию. Комитет согласился представить резолюцию 12/1 на утверждение.

**Резолюция 12/1. Декларация об упрощении формальностей при воздушных перевозках, подтверждающая глобальное обязательство обеспечить безопасное и эффективное восстановление авиации после пандемии COVID-19 и сделать авиацию более устойчивой в будущем**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что упрощение формальностей заключается в эффективном управлении процессами пограничного контроля для ускорения его прохождения воздушными судами, пассажирами/экипажем, багажом и грузами,

*принимая во внимание,* что применение Стандартов и Рекомендуемой практики, содержащихся в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*", имеет важное значение для упрощения оформления воздушных судов, пассажиров и их багажа, грузов и почты, а также для решения проблем, связанных с пограничным контролем и процедурами в аэропортах, в целях поддержания эффективности воздушных перевозок,

*признавая* важное значение эффективной системы реагирования на будущие кризисы, связанные с общественным здравоохранением, которая основана на соответствующих инструктивных материалах, передовой практике, комплексных подходах к управлению рисками и уроках, извлеченных из пандемии COVID-19, с тем чтобы международное авиационное сообщество могло оперативно реагировать на кризис, связанный с общественным здравоохранением, и повысить устойчивость к будущим аналогичным вспышкам заболеваний,

*отмечая далее* необходимость взаимного признания государствами медицинских свидетельств при их использовании для трансграничных поездок; и интероперабельных долгосрочных решений, использующих цифровые проездные документы и удостоверяющие документы, касающиеся состояния здоровья,

*признавая* проблемы, с которыми сталкиваются государства и вся авиатранспортная отрасль в деле обеспечения безопасности полетов и эффективной работы в условиях пандемии COVID-19 и в области охраны здоровья и обеспечения безопасности пассажиров и авиационного персонала в связи с продолжающимся воздействием пандемии COVID-19, включая недостаточные

координацию и сотрудничество между органами гражданской авиации, органами общественного здравоохранения, другими государственными органами и отраслью при выполнении положений Приложения 9 "Упрощение формальностей",

*напоминая* о Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021), состоявшейся 12–22 октября 2021 года, и об итогах работы по направлению "Упрощение формальностей", одобренных на пленарном заседании на уровне министров,

1. *настоятельно призывает* государства-члены рассмотреть возможность согласования различных альтернативных мер, направленных на обеспечение взаимного признания и доверия к информации о состоянии здоровья пассажиров в связи с COVID-19, которой обмениваются государства, принимая во внимание предписания о защите данных, применимые в государствах;

2. *настоятельно призывает* государства-члены своевременно информировать пассажиров и все заинтересованные стороны авиационного сообщества о своих въездных требованиях, связанных с общественным здравоохранением, а также регулярно оценивать возможность возникновения непосредственных угроз общественному здравоохранению и оперативно принимать меры в случае чрезвычайных ситуаций;

3. *просит* государства-члены стремиться по мере возможности интегрировать верификацию цифровых и нецифровых медицинских свидетельств для пересечения границы в свои системы проверки, с тем чтобы содействовать валидации уже существующих медицинских свидетельств, учитывая, что в некоторых государствах верификация медицинских свидетельств не всегда проводится в пунктах пограничного контроля;

4. *настоятельно призывает* государства-члены принять политику взаимного признания медицинских свидетельств и надлежащую нормативную систему, учитывающую требования в отношении защиты всех данных и конфиденциальности в целях использования медицинских свидетельств для совершения поездок и предусматривающую соответствующие гарантии;

5. *просит* государства-члены содействовать обеспечению глобальной интероперабельности на всех этапах оформления пассажиров с использованием ручных или автоматизированных процессов или определенных сочетаний этих процессов;

6. *просит* государства-члены поддерживать разработку и внедрение инновационных бесконтактных технологий и технологического оборудования, что в сочетании с упрощением формальностей при воздушных перевозках может содействовать сдерживанию распространения инфекционных заболеваний;

7. *просит* государства-члены поддержать внедрение сертификатов вакцинации в соответствии с рекомендациями ВОЗ и обеспечить функциональную совместимость этих сертификатов в случае их выдачи в цифровом формате с учетом специальных требований Технического доклада ИКАО о видимых цифровых печатях без эксплуатационных ограничений (VDS-NC) и других функционально совместимых форматов, разработанных региональными или глобальными межправительственными органами или международно признанными организациями;

8. *просит* государства-члены, запрашивающие медицинскую документацию или контактную информацию, рассмотреть с учетом нецифровых вариантов возможность разработки цифровых платформ по вопросам здравоохранения, с помощью которых пассажиры смогут представлять всю необходимую информацию и подавать заявки на получение уведомления о разрешении на поездку от государств назначения и транзита;

9. *настоятельно призывает* государства-члены проводить комплексные оценки факторов риска с учетом своих национальных факторов, степени допустимости риска и практического применения в авиации положений Приложения 9, касающихся общественного здравоохранения;

10. *настоятельно призывает* государства-члены осуществлять межсекторальную коммуникацию, координацию и сотрудничество между всеми соответствующими заинтересованными сторонами, включая отрасль, в целях разработки национального плана по обеспечению готовности авиации ко вспышкам эпидемий инфекционных болезней, представляющих угрозу для здоровья населения, а также обеспечить координацию и согласованность между различными государственными органами, ответственными за реагирование на чрезвычайные ситуации в области общественного здравоохранения;

11. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить координацию действий между полномочными органами гражданской авиации и органами здравоохранения в целях беспрепятственного внедрения соответствующих положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, касающихся здравоохранения, принимая во внимание в ходе разработки своих санитарных мер соответствующий многоуровневый подход, основанный на оценке факторов риска;

12. *порукает* ИКАО сотрудничать с соответствующими международными организациями и отраслью в целях разработки концепции кризисного реагирования на случай будущих кризисов в области здравоохранения, основанной на рекомендациях и инструктивном материале Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА), инструктивном материале Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA), отраслевой передовой практике, комплексных подходах к управлению факторами риска, мерах реагирования государств и уроках, извлеченных из пандемии COVID-19, которая позволит международному авиационному сообществу оперативно реагировать на кризисы в области здравоохранения;

13. *порукает* ИКАО продолжить разработку функционально совместимых долгосрочных решений с использованием принятых государствами цифровых проездных документов и медицинских свидетельств с учетом существующих решений и глобальных ограничений;

14. *порукает* ИКАО продолжать отслеживать последние достижения в этой области и сотрудничать с соответствующими заинтересованными сторонами в целях доработки инструктивного материала по поддержке внедрения положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, касающихся здравоохранения.

---

12.4 Австралия в документе WP/213 сообщила о необходимости для ИКАО и ее государств-членов поддерживать динамику рекомендаций и руководящих указаний Целевой группы Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА), чтобы создать более прочную глобальную систему упрощения формальностей, поддерживающую согласованное на глобальном уровне реагирование государств и отрасли в авиационной сфере на будущие глобальные кризисы в области здравоохранения, включая необходимость улучшения понимания и реализации обязательств в рамках Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*. Комитет настоятельно призвал Совет к сотрудничеству и координации своих действий с государствами, международными организациями и Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) в целях разработки основы для подготовки к будущим чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения и реагирования на них, разработки соответствующих руководящих материалов и оказания помощи в реализации.



12.5 Республика Корея в документе WP/201 указала на необходимость создания официального механизма для сведения к минимуму путаницы среди авиапассажиров. После обсуждений Комитет отметил проблемы, с которыми сталкиваются авиапассажиры, летный состав и работники авиакомпаний в связи с различными въездными требованиями и отсутствием единой платформы для получения соответствующей информации. Комитет напомнил, что ИКАО создала Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRRIC) и отметил, что ИКАО может и далее совершенствовать и улучшать эту платформу, включая ее более частое обновление. Комитет настоятельно призвал государства активизировать свои усилия по использованию ресурсов и инструментов ИКАО, предоставленных им в распоряжение, и укреплять сотрудничество и координацию в отношении реализации мер по предотвращению распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом.

12.6 В документе WP/57 Revision No.1 Совет описал управление программой ИКАО CAPSCA и прогресс в осуществлении резолюций A37-13, A39-24, A40-14, подчеркивая уроки, извлеченные из пандемии, и рекомендации HLCC и глобального симпозиума CAPSCA. Комитет поддержал идею придания официального статуса процедурам управления CAPSCA и согласился передать ее Совету ИКАО для дальнейшего рассмотрения. Комитет также поддержал деятельность CAPSCA и Исследовательской группы по медицинским положениям (MPSG), осуществляемую в сотрудничестве с Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта. Комитет настоятельно призвал государства поддержать ИКАО надлежащими и дополнительными внебюджетными взносами и подчеркнул важность выполнения резолюций A39-24 и A40-14. Комитет далее постановил представить на утверждение Пленарного заседания резолюцию 12/2, которая заменит резолюцию A37-13.

**Резолюция 12/2. Поддержание здоровья и обеспечение безопасных международных воздушных перевозок во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, влияющих на авиаперевозки**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание статью 14 Конвенции о международной гражданской авиации, которая гласит, что "Каждое Договаривающееся государство соглашается принимать эффективные меры в целях предотвращения распространения посредством аэронавигации холеры, тифа эпидемического, оспы, желтой лихорадки, чумы и таких других инфекционных болезней, которые время от времени определяются Договаривающимися государствами, и с этой целью Договаривающиеся государства будут поддерживать непосредственные консультации с учреждениями, ведающими вопросами международного регулирования в области санитарных мер, примеряемых к воздушным судам",*

*принимая во внимание статью 44 Конвенции о международной гражданской авиации, которая гласит, что "Целями и задачами 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 Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций одобрила Сендайскую декларацию и Сендайскую рамочную программу по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг., принятые на третьей Всемирной конференции Организации Объединенных Наций по снижению риска бедствий,*

*принимая во внимание* статью 14(1) Международных медико-санитарных правил (2005) Всемирной организации здравоохранения, которая гласит, что "ВОЗ сотрудничает и координирует, в соответствующих случаях, свою деятельность с другими компетентными межправительственными организациями или международными органами по осуществлению настоящих Правил, в том числе посредством заключения соглашений и других подобных договоренностей",

*принимая во внимание* резолюцию А37-13 Ассамблеи ИКАО, которая гласит, что "охрана здоровья пассажиров и членов экипажей на международных рейсах является составной частью безопасных авиаперевозок и что необходимо создавать условия для обеспечения своевременного и экономически эффективного проведения этой работы",

*принимая во внимание* резолюцию А39-24 Ассамблеи ИКАО, которая гласит, что "всем государствам может быть полезным включить в свои стратегические планы развития авиатранспортного сектора стратегии снижения риска бедствий", и в которой ИКАО поручается "разработать политику реагирования в кризисных ситуациях и стратегию снижения риска бедствий в авиации" и "обеспечить участие ИКАО, если это уместно и согласуется с ее стратегическими целями, в соответствующих механизмах, созданных в поддержку межсекторального осуществления Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг. и Плана действий ООН по снижению риска бедствий в целях укрепления потенциала противодействия",

*принимая во внимание* резолюцию А40-14 Ассамблеи ИКАО, которая гласит, 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",

*принимая во внимание, что* Приложение 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложение 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложение 9 "Упрощение формальностей", Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения", том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 "Аэродромы" к Конвенции о международной гражданской авиации, Приложение 18 "Безопасная перевозка опасных грузов по воздуху", Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" и "Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения" (Doc 4444) содержат ряд Стандартов и Рекомендуемой практики и правил, касающихся мер в области здравоохранения, которые Договаривающиеся государства должны принимать в целях управления проведением медицинского освидетельствования владельцев авиационных свидетельств, обеспечения охраны здоровья и безопасности авиационного персонала и пассажиров, поддержки авиационного персонала при выполнении своих обязанностей и поддержки непрерывной, безопасной и упорядоченной эксплуатации международных воздушных сообщений во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения,

*принимая во внимание, что* программа Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) ИКАО, национальные программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFP) и национальные комитеты по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFC) являются надлежащими механизмами расширения взаимодействия и сотрудничества, а также согласования планов обеспечения готовности и реагирования в области общественного здравоохранения,

*принимая во внимание, что* новая глава 10 Приложения 9 под названием "Положения, касающиеся охраны здоровья" основывается на извлеченных из пандемии COVID-19 уроках относительно поддержания здоровья и обеспечения безопасных международных воздушных перевозок во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения, влияющих на авиаперевозки,

*принимая во внимание*, что Глобальный симпозиум CAPSCA ИКАО, состоявшийся 29–31 марта 2022 года, решительно поддержал рассматриваемые предложения по укреплению CAPSCA и повышению устойчивости авиации к будущим чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения,

*принимая во внимание*, что Глобальный симпозиум CAPSCA ИКАО признал необходимость проверки реализации государствами положений главы 10 "Положения, касающиеся охраны здоровья" Приложения 9 для определения помощи, которая должна быть оказана государствам,

*принимая во внимание*, что Исследовательская группа ИКАО по медицинским положениям (MPSG) и другие соответствующие рабочие группы ИКАО являются надлежащими органами для разработки плана обеспечения охраны здоровья в авиации и документа "Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Охрана здоровья", дополняющего SARPS ИКАО, который будет поддерживаться платформой обмена цифровой информацией,

1. *порукает* ИКАО укрепить свой потенциал в области управления кризисными ситуациями, в том числе путем создания структуры и механизма реагирования на кризисы на основе опыта, полученного во время кризиса COVID-19;

2. *порукает* ИКАО рассмотреть способы придания официального статуса **процедурам управления** структурой CAPSCA;

3. *порукает* ИКАО продолжать взаимодействовать с ВОЗ и другими соответствующими организациями, заключая официальные соглашения о сотрудничестве для укрепления CAPSCA и интенсификации деятельности по упрощению формальностей в сфере общественного здравоохранения;

4. *порукает* ИКАО продолжать сотрудничать с ВОЗ и другими учреждениями в сфере общественного здравоохранения, с другими соответствующими организациями авиационной медицины и специализированными медицинскими организациями, с региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG), работающими с Аэронавигационной комиссией, и с группами экспертов по авиационной тематике, в том числе такими, как Группа экспертов по подготовке персонала и выдаче свидетельств и Группа экспертов по управлению безопасностью полетов, для обеспечения обмена информацией и ресурсами в целях глобальной гармонизации в связи с предупреждением и преодолением чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения;

5. *утверждает* разработку ~~CAPSCA под руководством MPSG~~ ИКАО плана обеспечения охраны здоровья в авиации в поддержку усилий по внедрению комплексного обеспечения охраны здоровья в авиации, путем объединения различных ссылок на SARPS, касающиеся медицины и здравоохранения и содержащиеся в Приложениях к Конвенции, в рамках всеобъемлющего архива материалов по обеспечению охраны здоровья в авиации в целях:

- a) управления проведением медицинского освидетельствования владельцев свидетельств;
- b) обеспечения охраны здоровья и безопасности авиационного персонала и пассажиров;

- c) разработки соответствующих основных принципов проведения проверок и механизмов оказания помощи в создании потенциала для внедрения SARPS, касающихся охраны здоровья;
- d) поддержки непрерывной, безопасной и упорядоченной эксплуатации международных воздушных сообщений во время событий в области общественного здравоохранения, влияющих на авиаперевозки (включая, в частности, инфекционные болезни);

6. *порукает* ИКАО должным образом рассмотреть вопрос о разработке документа "Правила аэронавигационного обслуживания (PANS). Охрана здоровья", с тем чтобы оказать государствам дальнейшее содействие во внедрении SARPS ИКАО, касающихся здравоохранения;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечивать сотрудничество между сектором медицинского обслуживания, сектором общественного здравоохранения и авиационным сектором в разработке национального плана готовности авиации к чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения, имеющим международное значение (PHEIC), и/или к другим возможным чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения, который объединен с общенациональным планом готовности и приведен в соответствие с Сендайской рамочной программой по снижению риска бедствий;

8. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечить, чтобы национальные планы готовности авиации соответствовали SARPS, PANS ИКАО и Международным медико-санитарным правилам (2005) Всемирной организации здравоохранения и были основаны на научных принципах и рекомендациях ИКАО и Всемирной организации здравоохранения;

9. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства установить требования к привлечению заинтересованных сторон, в частности, авиационных медицинских экспертов, эксплуатантов аэропортов, эксплуатантов воздушных судов, поставщиков аэронавигационного обслуживания и других сторон, при необходимости, к разработке соответствующих планов, связанных с охраной здоровья в авиации;

10. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства участвовать в деятельности программы Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) для укрепления программы и обеспечения достижения ее целей;

11. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства поддерживать деятельность групп экспертов в предметных областях (напр. MPSG и Группа экспертов по упрощению формальностей (FALP)) по обеспечению охраны здоровья и безопасности авиационного персонала и пассажиров, которые могут влиять на здоровье или создавать риск для безопасности авиаперевозок во время чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения;

12. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-13.

---

12.7 Колумбия совместно с Боливией, Бразилией, Венесуэлой (Боливарианская Республика), Гватемалой, Гайаной, Доминиканской Республикой, Мексикой, Панамой, Парагваем, Перу, Суринамом и Уругваем в документе WP/321 выступили за взаимную поддержку и

сотрудничество между государствами в целях выработки согласованного и всеобъемлющего подхода к предотвращению распространения инфекционных заболеваний при международных авиaperелетах. Комитет отметил важность государственного суверенитета, государственного потенциала и ресурсов и настоятельно призвал государства в максимально возможной степени сотрудничать в целях осуществления согласованных мер, включая заключение соглашений, для предотвращения распространения инфекционных заболеваний воздушным транспортом.

12.8 Колумбия, Перу и Уругвай при поддержке Боливии (Многонациональное Государство), Венесуэлы (Боливарианская Республика), Гватемалы, Панамы и Парагвая в документе WP/363 подчеркнули преимущества признания и внедрения общего подхода к здравоохранению в области подготовки к пандемиям для согласования мер в случае пандемий. Комитет настоятельно призвал государства расширять сотрудничество и координацию действий, включая подписание общих региональных двусторонних и/или многосторонних соглашений, отметив, что такие соглашения должны соответствовать существующим соглашениям о воздушном сообщении, а также подчеркнув необходимость тесного сотрудничества с Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP) и Группой экспертов по упрощению формальностей (FALP) для обеспечения согласованности между различными политическими мерами.

12.9 Чехия от имени Европейского Союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Европейской организации по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) при поддержке Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) в документе WP/102 Revision No.1 предложила поправку к резолюции Ассамблеи А39-24 и выступила за эволюцию нынешней глобальной системы антикризисного управления в сторону подхода, включающего многоуровневое антикризисное управление, для поддержки предсказуемого и согласованного оперативного реагирования на кризис. Комитет признал ценность такой основы, отметил, что ИКАО приступила к работе по разработке структуры и механизмов для внедрения глобальной системы антикризисного управления и что реализация силами ИКАО потребует значительных усилий и внебюджетных ресурсов для поддержки работы, не предусмотренной бюджетом, и настоятельно призывает государства поддержать ИКАО внебюджетными взносами. Комитет согласился представить на утверждение предлагаемую поправку к резолюции А39-24 Ассамблеи. Комитет согласился представить на утверждение предлагаемую поправку к резолюции А39-24 Ассамблеи.

### **Резолюция 12/3. Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* статью 44 Конвенции о международной гражданской авиации, в которой отмечается, что в число целей и задач ИКАО входит содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

*принимая во внимание,* что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций одобрила Сендайскую декларацию и Сендайскую рамочную программу по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг., принятые на Третьей Всемирной конференции Организации Объединенных Наций по снижению риска бедствий,

*учитывая,* что стихийные бедствия наносят ущерб социальной и экономической инфраструктуре всех стран и что особо тяжелые долгосрочные последствия стихийных бедствий испытывают развивающиеся страны, что затрудняет их устойчивое развитие,

*учитывая*, что основную ответственность за предупреждение и снижение риска бедствий несут государства и что любые предпринимаемые Организацией меры реагирования должны определяться пострадавшим(и) государством(ами) и согласовываться с ним(и);

*признавая*, что в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложении 9 "Упрощение формальностей", Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения", Приложении 14 "Аэродромы" и Приложении 19 "Управление безопасностью полетов" содержатся предназначенные для государств Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS), касающиеся планирования мероприятий на случай чрезвычайных обстоятельств и мер реагирования, а также процедур пограничного контроля, связанных с выполнением рейсов по оказанию помощи после стихийных бедствий или антропогенных катастроф;

*признавая*, что снижение риска бедствий является одной из важных функций системы Организации Объединенных Наций, которой следует уделять постоянное внимание, и подчеркивая необходимость демонстрации международным сообществом твердой политической решимости, необходимой для использования научных и технических знаний для уменьшения уязвимости перед лицом стихийных бедствий и экологических опасностей, принимая во внимание особые потребности развивающихся стран,

*признавая*, что всем государствам жизненно необходимо иметь устойчивую к бедствиям авиационную инфраструктуру, способствующую социально-экономическому развитию и обеспечивающую в трудные времена своевременное и эффективное распределение помощи,

*признавая*, что всем государствам может быть полезным включить в свои стратегические планы развития авиатранспортного сектора стратегии снижения риска бедствий,

*признавая*, что существует необходимость координировать на наиболее адекватном уровне меры в области политики и оперативные меры реагирования на стихийные бедствия или антропогенные катастрофы, достигающие регионального или глобального масштаба,

1. *настоятельно* рекомендует государствам признать значительную роль авиации в контексте снижения риска бедствий на национальном уровне, в том числе в своих стратегических планах развития авиатранспортного сектора;

2. *настоятельно* рекомендует государствам учитывать приоритетные задачи по снижению риска бедствий, содержащиеся в Сендайской рамочной программе по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг., а также передовую практику государств-членов, при разработке своих государственных планов на случай чрезвычайных ситуаций, а также в требованиях к планам действий поставщиков авиационных услуг в случае чрезвычайных ситуаций;

3. *порукает* Совету разработать политику реагирования в кризисных ситуациях и стратегию снижения риска бедствий в авиации, которые будут регламентировать и определять стратегический подход и оперативные действия по реагированию на связанные с авиацией кризисные ситуации, которые могут отрицательно сказываться на безопасности полетов или непрерывности деятельности международной гражданской авиации;

4. *порукает* Совету оказывать помощь государствам в реализации стратегий снижения риска бедствий в авиации, уделяя первоочередное внимание наименее развитым странам (НРС), развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ) и малым островным развивающимся государствам (МОСТРАГ);

5. *порукает* Генеральному секретарю разработать сеть ИКАО, состоящую из структур, координирующих действия в кризисных ситуациях, и соответствующих координационных механизмов и договоренностей между ИКАО, регионами, государствами и отраслью, поддерживающую скоординированные меры в области политики и оперативные меры реагирования и оказания помощи в кризисных ситуациях на наиболее адекватном уровне;

6. *порукает* Генеральному секретарю продолжать коллективную работу в рамках системы Организации Объединенных Наций для обеспечения своевременной, согласованной и качественной помощи всем государствам в случае, если ущерб от бедствий создает угрозу здоровью людей и развитию;

7. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить участие ИКАО, если это уместно и согласуется с ее стратегическими целями, в соответствующих механизмах, созданных в поддержку межсекторального осуществления Сендайской рамочной программы по снижению риска бедствий на 2015–2030 гг. и Плана действий ООН по снижению риска бедствий в целях укрепления потенциала противодействия.

12.10 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) в документе WP/63 подчеркнула, что фрагментарный характер мер, вводимых государствами, привел к путанице как для пассажиров, так и для эксплуатантов, что затруднило восстановление международной авиации. После обсуждений Комитет одобрил рекомендации, содержащиеся в документе, а также принял решение о пересмотре различных документов, опубликованных ИКАО и ЦГВА в рамках реагирования на пандемию COVID-19, после проведения надлежащей оценки охвата и в соответствии с приоритетами и имеющимися ресурсами. Комитет отметил, что цель этого пересмотра будет заключаться в информационном обеспечении механизма урегулирования кризисных ситуаций в области здравоохранения в будущем. Он также отметил текущую работу в отношении рекомендуемых рамок и рабочих планов CAPSCA, обратился к заинтересованным сторонам с просьбой сотрудничать с ИКАО и отметил, что результаты будут зависеть от ресурсов ИКАО.

12.11 Международная федерация транспортников (МФТ) в документе WP/203 предложила меры, основанные на уроках, извлеченных из пандемии COVID-19, которые должны быть приняты в ответ на будущие вспышки инфекционных заболеваний. Комитет при рассмотрении документа отметил важную роль ЦГВА в борьбе с COVID-19, проведение обзора в ИКАО и тот факт, что текущая работа по разработке и внедрению согласованных планов реагирования на кризисные ситуации включает операции в кабине. Комитет далее отметил необходимость координации и сотрудничества между ИКАО и другими заинтересованными сторонами для реализации намеченного государствами.

12.12 Были приняты к сведению информационные документы, представленные Бразилией (WP/546), Индонезией (WP/521), Оманом (WP/583) и Международной федерацией транспортников (WP/590).

### **Пункт 13 повестки дня. Программы упрощения формальностей**

13.1 На своем шестом заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о программах упрощения формальностей на основе доклада Совета о ходе реализации стратегии ИКАО по Программе идентификации пассажиров (TRIP ИКАО) (WP/10), основных мероприятий,

связанных с Директорией открытых ключей (ДОК) ИКАО (WP/9), последних изменений в Приложении 9 "Упрощение формальностей" (WP/19), итогов Симпозиума по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (1–3 декабря 2021 года) (WP/21), а также "Сводного заявления о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей" (WP/18). Комитет также рассмотрел предложение Совета об обновлении следующих резолюций: *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей* (вместо резолюции А40-16 Ассамблеи), *Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (вместо резолюции А39-27 Ассамблеи); а также новая резолюция Ассамблеи "*Доступность авиации*". Кроме того, государствами и наблюдателями были представлены 35 документы: WPs/142, 81, 315, 176, 345, 143, 76 Revision No. 1, 77 Revision No. 1, 182, 313, 145, 312, 204 Revision No. 1, 146, 358, 257, 390, 397 Revision No. 1, 259, 194, 73 Revision No. 1, 82, 339, 272, 88, 98, 359, 185, 79 Revision No.1, 340, 54, 412, 318, 420 и 144. По этому пункту повестки дня были также представлены следующие информационные документы: WPs/494, 533, 141, 527, 544, 461.

### ***Стратегия по Программе идентификации пассажиров ИКАО и Директория открытых ключей (ДОК) ИКАО***

13.2 Документ WP/10, представленный Советом, освещает мандат и текущие приоритеты Стратегии ИКАО по Программе идентификации пассажиров (TRIP) и содержит информацию об изменениях, внесенных в Программу со времени предыдущей сессии Ассамблеи. В заключение в нем предложены приоритеты стратегии ИКАО в области TRIP и излагаются ожидаемые результаты ее работы в течение следующего трехгодичного периода. Комитет одобрил предложенные приоритеты для стратегии ИКАО по TRIP и ожидаемые результаты на трехгодичный период 2023–2025 годов, представленные в добавлении А к документу WP/10. Мероприятия, упомянутые в этом рабочем документе, будут осуществляться за счет ресурсов, имеющихся в регулярном бюджете по программам на 2023–2025 годы, и/или за счет внебюджетных взносов.

13.3 В документе WP/9, представленном Советом, рассмотрена растущая актуальность Директории открытых ключей (ДОК) в контексте расширения использования электронных документов в авиации и в ходе поездок, описываются изменения, внесенные в программу ДОК со времени проведения 40-й сессии Ассамблеи и излагаются предлагаемые приоритеты на трехгодичный период 2022–2025 годов. Комитет принял к сведению изложенные изменения и одобрил приоритеты, предложенные в разделе 5 документа WP/9. Комитет предложил государствам вступить в ДОК и активно использовать ее.

13.4 В документе WP/142, представленном Японией, описана новая процедура посадки на борт воздушного судна с использованием технологии распознавания лиц, которая не только повысит удобство для пассажиров, но и увеличит производительность и позволит совершать поездки бесконтактно без общения с сотрудниками погранконтроля. Комитет согласился с необходимостью для ИКАО более подробно обсудить целесообразность разработки стандартов по биометрии.

13.5 В документе WP/81, представленном Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом аэропортов (МСА), подчеркнута тенденция к бесконтактному оформлению пассажиров при поездках, которая усилилась в ходе пандемии COVID-19. Отметив преимущества в плане упрощения формальностей в отношении процессов проверки перед поездкой, Комитет подчеркнул, что следует учитывать взаимосвязь с процессами обеспечения авиационной безопасности. Комитет утвердил предложенные в краткой справке действия ИКАО.

13.6 Комитет принял к сведению представленный Китаем информационный документ WP/494 Revision No.1.



## **Приложение 9 "Упрощение формальностей"**

13.7 В документе WP/19 Совет сообщил об изменениях, внесенных в Приложение 9 "Упрощение формальностей" со времени предыдущей сессии Ассамблеи и представил текущие приоритеты работы в рамках Программы FAL по Приложению 9. В заключение в добавлении А к документу им предложены приоритеты работы по Приложению 9 и ожидаемые результаты на следующий трехгодичный период (2023-2025 гг.). Комитет одобрил предлагаемые приоритеты для Программы FAL, связанные с Приложением 9 "Упрощение формальностей", и ожидаемые результаты на трехгодичный период 2023-2025 годов, изложенные в добавлении к документу WP/19. Комитет принял к сведению последствия для ресурсов и просит Совет обеспечить наличие устойчивых механизмов финансирования и ресурсов для поддержки приоритетов и результатов, изложенных в добавлении к указанному документу.

13.8 В документе WP/315 Бангладеш подчеркнул важность разработки единой политики в отношении срока действия проездных документов для решения завтрашних проблем, связанных с упрощением передвижения пассажиров. Комитет согласился с тем, что по вопросу о сроке действия проездных документов решение остается за каждым государством в соответствии с его национальными законами и политикой.

13.9 В документе WP/176 Бангладеш сообщил о трудностях эффективного межучрежденческого сотрудничества и координации в условиях кризиса в области здравоохранения. После обсуждения Комитет поддержал меры, изложенные в краткой справке этого документа.

13.10 В документе WP/345, представленном Чили при поддержке 16 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), отмечалось, что одним из основных изменений, вызванных пандемией в этой отрасли, стало включение процессов здравоохранения в терминалы аэропортов, которые не предназначены для таких процессов. Комитет принял к сведению увеличение во время пандемии количества запрашиваемых государствами форм и данных, касающихся состояний здоровья пассажиров применительно к COVID-19. Что касается доступа к информации, то Комитет отметил важность обмена информацией о поездках и въездных требованиях для упрощения передвижения пассажиров и подчеркнул необходимость строгого соблюдения законов государств, касающихся защиты данных и неприкосновенности частной жизни.

13.11 В документе WP/143 Китай подчеркнул важность защиты личных данных международных авиапассажиров и отметил, что различные законы и положения о персональных данных в различных государствах влияют на упорядоченный поток и защиту таких данных и приводят к повышению расходов эксплуатантов. После обсуждения Комитет отметил, что в Приложении 9 "Упрощение формальностей" содержатся Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) в отношении предварительной информации о пассажирах (API) и данных записей регистрации пассажиров (PNR), которые служат основой для защиты данных. Комитет призвал государства активизировать свои усилия по осуществлению положений, касающихся API и PNR, содержащихся в Приложении 9 "Упрощение формальностей". Комитет также отметил, что режимы защиты данных оказывают влияние на авиацию, однако мандат ИКАО может не охватывать все соответствующие вопросы. Поэтому Комитет выразил мнение, что данный вопрос следует дополнительно рассмотреть с учетом приведенных в документе WP/73 выводов, изложенных в п. 13.26 ниже.

13.12 В документе WP/76 Revision No.1 Чехия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Боливии (Многонационального Государства), Венесуэлы (Боливарианской Республики), Коста-Рики, Сингапура, Уругвая и Европейской организации по безопасности аэронавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ) и совместно с Международным координационным советом ассоциаций

аэрокосмической промышленности (ИККАИА) обобщила извлеченные уроки, формализуя роль Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA). После обсуждения Комитет поддержал разработку рамок и соответствующего инструментария для преодоления для вспышек заболеваний. Комитет просил Совет обеспечить наличие устойчивых механизмов финансирования и ресурсов для поддержки CAPSCA и программ упрощения формальностей.

13.13 В документе WP/77 Revision No.1 Чехия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Коста-Рики, Сингапура, Уругвая, Чили и Европейской организации по безопасности аэронавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), подчеркнула важность того, чтобы ИКАО приняла необходимые меры для обеспечения скорейшего создания правовой и практической основы, и предложила Группе экспертов по упрощению формальностей (FALP) проводить свои заседания на более регулярной основе. После обсуждения Комитет согласился с принципами высокого уровня, предложенными в данном документе, и с тем, что в определенной степени они уже учтены в документах WP/18 и 20 Совета.

13.14 В документе WP/182 Индия от имени Арубы (Королевство Нидерландов), Казахстана, Эфиопии, Арабской организации гражданской авиации (АКАО), Группы Всемирного банка (WBG) и Межгосударственного авиационного комитета (МАК) и совместно с Белизом, Российской Федерацией, Международным советом аэропортов (МСА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международной ассоциацией грузовых перевозчиков (ТИАКА) и Всемирным почтовым союзом (ВПС) дала обзор глобальной сети поставок и логистики и предложила создать Межведомственную рабочую группу по цифровизации грузовых авиаперевозок для разработки общих цифровых решений. После обсуждения Комитет согласился с тем, что следует изучить различные системы, включая ДОК. Он также согласился с тем, что вопрос о создании ИКАО любой целевой группы или проведении какой-либо работы по этому вопросу следует передать Группе экспертов по упрощению формальностей и соответствующим техническим консультативным группам для дальнейшего обсуждения с участием соответствующих экспертов из государств и отрасли.

13.15 В документе WP/313 Панама при поддержке Аргентины, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Парагвая и Уругвая просила Группу экспертов упрощению формальностей рассмотреть и укрепить порядок использование удостоверений члена экипажа (УЧЭ) и обновить Стандарты и Рекомендуемую практику Приложения 9 и положения *Руководства по упрощению формальностей* (Doc 9957). Комитет отметил важность соответствующих инструктивных материалов для оказания помощи государствам в осуществлении положений Приложения 9 и настоятельно призвал Совет обеспечить, чтобы соответствующие инструктивные материалы были предоставлены государствам. По вопросу о УЧЭ Комитет отметил, что в Приложении 9 содержатся положения, которые являются зависимы от определенных условий и применимы только к тем государствам, которые выпускают УЧЭ.

13.16 В документе WP/145 Катар представил свои меры по оказанию чрезвычайной помощи и восстановлению после последствий продолжающейся пандемии COVID-19 и призвал к созданию рабочих групп по FAL и CAPSCA при поддержке государств-членов для оказания помощи уязвимым государствам-членам. После обсуждения Комитет отметил роль и сферу охвата CAPSCA и Группы экспертов по упрощению формальностей и призвал Совет рассмотреть возможность включения этих мероприятий в программы работы существующих рабочих групп по CAPSCA и по FAL в рамках соответствующей группы экспертов с учетом имеющихся ресурсов.

13.17 В документе WP/312 Катар отметил широкий круг междисциплинарных тем в Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* и взаимосвязь с другими Приложениями, тем самым признавая необходимость уделения большего внимания упрощению формальностей и важности

этого вопроса, особенно в период пандемии. В документе также подчеркивается необходимость оказания государствам-членам помощи в осуществлении положений Приложения 9, повышения осведомленности о важности межучрежденческой координации, создания национальных программ по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFP) и национальных комитетов по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFC) и создания государственного механизма надзора за упрощением формальностей. Комитет поддержал меры, предложенные в краткой справке документа, и настоятельно призывает Совет обеспечить наличие адекватных ресурсов.

13.18 В документе WP/204 Revision No. 1 Саудовская Аравия совместно с Бразилией и Российской Федерацией предложила согласование авиаперевозок в целях содействия восстановлению сектора воздушного транспорта после последствий пандемии COVID-19 и создания общепризнанной и согласованной системы требований в области охраны здоровья. После обсуждения Комитет согласился обратиться к Совету с просьбой уделить приоритетное внимание разработке такой системы с учетом потребностей в ресурсах и их наличия. Комитет призвал Совет продолжать играть ведущую роль в этой области в сотрудничестве с государствами и международными организациями, включая Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) и Всемирную туристскую организацию (ЮНВТО).

13.19 В документе WP/146 Сингапур совместно с Бутаном, Европейским союзом (ЕС) и его государствами-членами, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Европейской организацией по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), Малайзией, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Новой Зеландией, Островами Кука, Палау, Папуа – Новой Гвинеей, Республикой Корея, Самоа, Таиландом, Федеративными Штатами Микронезии и Фиджи подчеркнул необходимость планирования, координации и осуществления политики и мер по упрощению бесперебойной работы аэропортов и выполнения пассажирских перевозок по мере восстановления глобального воздушного транспорта после пандемии в COVID-19. Комитет отметил ведущую роль ИКАО в восстановлении международной гражданской авиации после пандемии и поддержал разработку надежной системы управления кризисными ситуациями. Что касается въездных требований в области общественного здравоохранения, то Комитет настоятельно призвал государства пересмотреть въездные требования и процедуры в целях содействия упрощению воздушных перевозок.

13.20 В документе WP/358 Южная Африка сообщила, что международные запреты на поездки, наблюдавшиеся во время пандемии COVID-19, высветили необходимость реформирования глобального законодательства в области здравоохранения для отражения меняющихся знаний в области здравоохранения. В документе также подчеркнута необходимость принятия решений на основе научных принципов и руководящих указаний ВОЗ, а также необходимость усиления согласованности действий между ИКАО и руководством ВОЗ, при этом каждая сторона должна действовать в рамках своего мандата. После обсуждения Комитет поддержал представленные меры и настоятельно призвал Совет обеспечить наличие соответствующих инструктивных материалов для оказания помощи государствам и просил Группу экспертов по упрощению формальностей рассмотреть вопрос о целесообразности повышения статуса Рекомендуемой практики 2.4.1 Приложения 9 до уровня Стандарта. Комитет также настоятельно призвал государства обеспечить, чтобы решения, принимаемые во время пандемии, включая запреты на поездки, были научно обоснованными и осуществлялись в соответствии с требованиями ВОЗ и положениями Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*.

13.21 В документе WP/257 Соединенные Штаты Америки совместно с Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) и ее государствами-членами, Европейским союзом и его государствами-членами, другими государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) и Европейской организацией по безопасности воздушной навигации

(ЕВРОКОНТРОЛЬ) призвали ко всеобщему признанию членов экипажей в качестве ключевого персонала и попросили Группу экспертов ИКАО по упрощению формальностей в координации с механизмом сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) и Группой экспертов по регулированию воздушного транспорта (АТРР) разработать Стандарт Приложения 9 и относящийся к нему инструктивный материал для установления порядка обращения с членами экипажа. Комитет отметил важную роль экипажей во время пандемии и настоятельно призвал Совет передать обсуждение вопроса о разработке такого Стандарта и связанного с ним инструктивного материала по обращению с членами экипажа на рассмотрение соответствующих групп экспертов и рабочих групп ИКАО. Комитет также настоятельно призвал государства применять практику справедливого обращения с членами экипажа в соответствии с международными принципами.

13.22 В документе WP/390 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Доминиканской Республики, Коста-Рики, Панама, Парагвая, Перу, Уругвая, Чили и Эквадора сообщила, что в Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* не включено определение термина "упрощение формальностей". Комитет просил Совет через Группу экспертов по упрощению формальностей продолжить обсуждение определения термина "упрощение формальностей".

13.23 В документе WP/397 Revision No. 2 Венесуэла (Боливарианская Республика) сообщила о программе государственного надзора, в рамках которой осуществляется контроль за деятельностью национальных эксплуатантов воздушных судов. После обсуждения Комитет просил государства-члены создать и внедрить соответствующие эффективные механизмы государственного надзора для контроля за осуществлением и соблюдением положений, содержащихся в Приложениях ИКАО к *Конвенции о международной гражданской авиации*.

13.24 В документе WP/259 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств сообщила о необходимости создания национальной системы контроля за упрощением формальностей, создания органа для контроля за упрощением формальностей, находящегося в ведении ведомства гражданской авиации (ВГА), и подготовки инспекторов по контролю за упрощением формальностей в целях повышения эффективности соблюдения государствами положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*. Комитет отметил разнообразие и сферу применения положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и настоятельно призвал Совет через соответствующие группы экспертов и рабочие группы ИКАО продолжить обсуждение соответствующих механизма контроля в целях упрощения формальностей и инструктивных и учебных материалов для оказания помощи государствам в осуществлении положений Приложения 9. Комитет также настоятельно призвал государства активизировать свои усилия по осуществлению положений Приложения 9.

13.25 В документе WP/194 Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств особо отметила эволюцию Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и необходимость обновления Руководства по упрощению формальностей (Дос 9957) для обеспечения их эффективного осуществления. Комитет отметил, что документ Дос 9957 в настоящее время обновляется, и настоятельно призвал Совет обеспечить наличие обновленного Руководства в течение следующего трехгодичного периода для оказания государствам помощи в осуществлении положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*. Комитет также настоятельно призвал государства поддержать рабочую группу Группы экспертов по упрощению формальностей путем назначения ее экспертов.

13.26 В документе WP/73 Revision No.1 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) сообщила о взаимосвязи международных воздушных перевозок и законов о защите данных и об отсутствии согласованной и последовательной системы защиты данных для гражданской авиации с учетом особых характеристик международной гражданской авиации. Пандемия COVID-19 привела к дополнительным трудностям, вызванным противоречиями между различными

законами о защите данных. Многие делегаты согласились с тем, что сложные противоречия между законами и вопросами соблюдения правовых норм выходят за рамки положений Приложения 9 "Упрощение формальностей" и требуют особого рассмотрения. После обсуждения Комитет согласился с тем, что меры, представленные в краткой справке в этом документе, должны быть рассмотрены и оценены соответствующими группами экспертов и рабочими группами ИКАО.

13.27 В документе WP/82 Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международный совет аэропортов (МСА) и Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) совместно с Бразилией предложили создать глобальную систему реагирования на кризисные ситуации для упрощения авиaperевозок в случае возникновения серьезной угрозы для здоровья людей. Комитет отметил текущую работу в ИКАО в этой области, необходимость внебюджетных ресурсов и настоятельно призвал Совет сотрудничать с государствами и соответствующими международными организациями в разработке глобальных рамок реагирования на кризисные ситуации в целях содействия эффективному воздушному транспорту во время чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение.

13.28 Комитет принял к сведению информационные документы: WP/533, представленный Бразилией, WP/141, представленный Пакистаном, и WP/527, представленный Саудовской Аравией.

#### ***Помощь пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям***

13.29 В документе WP/21 Revision No.1 Совет сообщил, что в резолюции A39-27 Ассамблеи об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям содержится призыв к государствам вновь подтвердить свою приверженность оказанию поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях в гражданской авиации и членам их семей, в том числе путем принятия законодательства, положений и/или политики по оказанию помощи пострадавшим и их семьям. Резолюция A40-16 Ассамблеи настоятельно призвала государства-члены осуществлять соответствующие положения Приложения 9, направленные на содействие оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Комитет утвердил приоритеты на трехгодичный период 2023–2025 годов, изложенные в пункте 3 документа, и призвал государства, отрасль и другие заинтересованные стороны активизировать свои усилия по осуществлению адресованных им рекомендаций Симпозиума. Комитет также постановил рекомендовать пленарному заседанию принять резолюцию 13/1 вместо резолюции A39-27 Ассамблеи.

#### **Резолюция 13/1. Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям**

*Ассамблея,*

*учитывая,* что, хотя международный воздушный транспорт является наиболее безопасным видом транспорта, полностью исключить вероятность серьезных авиационных происшествий невозможно,

*принимая во внимание,* что действия государства, в котором имело место происшествие, должны быть направлены на удовлетворение насущных потребностей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном, и напоминая о включении в 2005 году в Приложение 9 положений о разрешении въезда членов семей жертв авиационных происшествий в государство, в котором имело место происшествие, по ускоренной процедуре,

*принимая во внимание,* что политика Международной организации гражданской авиации (ИКАО) должна быть направлена на обеспечение надлежащего учета ИКАО и ее государствами-

членами психологических, физических и духовных потребностей лиц, пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, и их семей,

*принимая во внимание* необходимость признания ИКАО и ее государствами-членами важности своевременного уведомления членов семей пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, скорейшей эвакуации и точного опознания пострадавших, возврата личных вещей пострадавших и предоставления точной информации членам их семей,

*признавая* роль правительств государств, граждане которых пострадали в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, в уведомлении и оказании помощи семьям пострадавших,

*напоминая* о положениях статьи 28 Монреальской конвенции 1999 года, а также резолюции № 2, принятой Монреальской конференцией, которыми предусматриваются незамедлительные предварительные выплаты пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и признавая, что неполная ратификация Монреальской конвенции препятствует совершенствованию и стандартизации механизмов выплаты компенсаций,

*напоминая* о принятии поправки 29 к Приложению 9 ИКАО "*Упрощение формальностей*", в которой статус Рекомендуемой практики 8.46 был повышен до уровня Стандарта 8.47, тем самым обязав государства вводить законодательство, нормативные акты и(или) политику для оказания поддержки и помощи жертвам авиационных происшествий и членам их семей,

*принимая к сведению* утверждение Советом ИКАО документа "*Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*" (Дос 9998) в марте 2013 года и выпуск "*Руководства по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*" (Дос 9973) в декабре 2013 года,

*признавая*, что обзор контрольного перечня соблюдения положений (КПСП) в электронной системе представления информации о различиях (EFOD) выявил низкий уровень внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9,

*принимая во внимание* необходимость оказания поддержки членам семей, пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, где бы ни случилось такое происшествие, и оперативного обмена опытом оказания такой поддержки, включая информацию об эффективных процедурах и политике, с другими государствами-членами и ИКАО в целях повышения действенности усилий государств по оказанию поддержки семьям,

*учитывая*, что согласование правил, касающихся порядка оказания помощи потерпевшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, является, кроме всего прочего, гуманитарной обязанностью и факультативной функцией Совета ИКАО, предусмотренной в статье 55 с) Чикагской конвенции,

*учитывая*, что государства должны придерживаться единого порядка действий в отношении пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семей,

*принимая во внимание*, что авиаперевозчик, с воздушным судном которого произошло авиационное происшествие, как правило, располагает оптимальными возможностями для оказания помощи семьям сразу же после происшествия,

*признавая* важность решения Совета официально объявить 20 февраля Международным днем памяти жертв авиационных катастроф и членов их семей для сохранения памяти о жертвах и

выражения солидарности с их семьями, а также для дальнейшего повышения уровня авиационной безопасности и предотвращения подобных трагедий в будущем,

*признавая* итоги Симпозиума ИКАО по оказанию помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям (AAAVF 2021), включая 30 рекомендаций, изложенных в докладе Симпозиума,

*напоминая* о полезных инициативах Международной федерации семей жертв авиакатастроф (ACVFFI) по оказанию помощи членам семей жертв,

*отмечая*, что члены семей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном, независимо от того, где произошло происшествие, или национальной принадлежности пострадавших, испытывают схожие общечеловеческие нужды и эмоциональные потребности,

*признавая*, что общественность по-прежнему будет уделять пристальное внимание ходу проводимых государствами расследований, а также гуманитарным аспектам авиационных происшествий с гражданскими воздушными судами,

1. *призывает* Договаривающиеся государства вновь подтвердить свою приверженность принципу оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей;

2. *настоятельно призывает* государства-члены вводить в действие законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей, как предписывается Стандартом 8.47 Приложения 9 ИКАО и в соответствии со статьей 28 Монреальской конвенции от 28 мая 1999 года и резолюцией № 2, принятой Монреальской конференцией;

3. *рекомендует* государствам, в которых действуют законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, пересматривать эти документы, по мере необходимости, в соответствии с основными принципами ИКАО, изложенными в Doc 9998, и инструктивным материалом, содержащимся в Doc 9973;

4. *настоятельно призывает* государства-члены регулярно информировать ИКАО, используя контрольный перечень соблюдения положений (КПСП) в рамках электронной системы представления информации о различиях (EFOD), об уровне выполнения положений Приложения 9, связанных с планами оказания помощи семьям;

5. *настоятельно призывает* государства-члены признать 20 февраля Международным днем памяти жертв авиационных катастроф и членов их семей и провести на национальном уровне памятные мероприятия, востребованные их гражданами, пострадавшими в результате трагедий в гражданской авиации;

6. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, ратифицировать и осуществлять Монреальскую конвенцию от 28 мая 1999 года (*Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок*);

7. *приветствует* рекомендации Симпозиума и поручает Совету включить в бизнес-план следующего трехлетнего периода те рекомендации Симпозиума, которые требуют дальнейших

консультаций с группами экспертов, и, в частности, поддержать потребности государств-членов в наращивании потенциала;

8. *порукает* Совету активно и своевременно по мере необходимости проводить последующую работу с соответствующими группами экспертов ИКАО в отношении этих рекомендаций, выработанных на Симпозиуме;

9. *порукает* Совету при рассмотрении информации об уровне реализации планов оказания помощи семьям внимательно изучить вопрос разработки Стандартов и Рекомендуемой практики, направленных на оказание поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям;

10. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А39-27.

— — — — —

13.30 В документе в WP/339 Боливия при поддержке Колумбии, Уругвая и Эквадора сообщила об осуществлении Протокола/Плана оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, которые направлены на то, чтобы избежать дублирования усилий и обязанностей сразу же после авиационного происшествия. Комитет призвал государства и отрасль активизировать свои усилия по осуществлению соответствующего законодательства, нормативных актов, политики и планов по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

13.31 В документе WP/272 Республика Корея сообщила о своем законодательстве, касающемся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и призвала государства принять активное участие в этой работе и подготовить меры по повышению уровня помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Комитет настоятельно призвал государства и отрасль активизировать свои усилия по осуществлению положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Комитет отметил, что ИКАО планирует провести второй симпозиум по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям в течение следующего трехгодичного периода, и призвал государства, отрасль и другие заинтересованные стороны принять в нем всестороннее участие.

13.32 В документах WP/88 и WP/98 Международная федерация членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI) предложила Ассамблее поручить ИКАО определить или создать в рамках Секретариата специальную секцию/группу по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, усовершенствовать соответствующие положения Приложений 14 и 19 и призвать государства и отрасль к сотрудничеству с ACVFFI. Комитет согласился направить предложения о внесении поправок в Приложения 14 и 19 соответствующим группам экспертов и рабочим группам ИКАО для дальнейшего обсуждения, отметив, что работа по этому вопросу уже ведется в рамках Группы экспертов по проектированию и эксплуатации аэродромов. Он согласился с тем, что предложение об определении или создании группы в рамках ИКАО будет передано Генеральному секретарю с тем, чтобы он описал точную роль, структуру и соответствующие ресурсы любой такой предлагаемой группы. Комитет не одобрил действия, указанные в подпункте b) документа WP/98.

### ***Доступность авиации***

13.33 В документе WP/359 Боливия (Многонациональное Государство) при поддержке Белиза, Бразилии, Гватемалы, Гондураса, Доминиканской Республики, Коста-Рики, Мексики,



Никарагуа, Сальвадора, Уругвая, Эквадора и Ямайки сообщила об осуществлении Протокола о помощи пассажирам с ограниченной подвижностью в области упрощения воздушных перевозок, и предложила Ассамблее рассмотреть передовой опыт Боливии для реализации аналогичных мер в государствах-членах. Комитет настоятельно призвал государства и отрасль осуществлять положения соответствующих Приложений ИКАО и активизировать свои усилия по обеспечению доступности воздушного транспорта для лиц с ограниченными возможностями.

13.34 В документе WP/185 Бразилия сообщила о том, что крайне важно предоставлять информацию поставщикам обслуживания по обращению с пассажирами-инвалидами, чтобы обеспечить им предсказуемую, приятную и достойную атмосферу на протяжении всей поездки и содействовать более широкому пониманию сложившихся отраслевых процессов в соответствии с существующими ключевыми правилами и положениями. После обсуждений Комитет отметил продолжающуюся работу ИКАО по этому очень важному вопросу и согласился, что Совет через соответствующие группы экспертов и рабочие группы ИКАО обсудит методы обеспечения доступности, принимающие во внимание уроки, извлеченные из пандемии COVID-19.

13.35 В документе WP/79 Revision No.1 Чехия от имени Европейского союза и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Боливии, Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Канады, Коста-Рики, Международного совета аэропортов (МСА) и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) сообщила о необходимости выявления и устранения препятствий и барьеров, ограничивающих доступ инвалидов к воздушному транспорту, и представила на утверждение Ассамблеи проект новой резолюции о доступности воздушного транспорта для инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью. После обсуждения Комитет подчеркнул необходимость включить рассмотрение вопросов безопасности полетов в будущую работу по доступности, а также важность соблюдения государствами соответствующих SARPS Приложения 9. Комитет решил рекомендовать пленарному заседанию принять резолюцию 13/2 с некоторыми указанными ниже поправками, предложенными в ходе обсуждения.

### **Резолюция 13/2. Доступность международной гражданской авиации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что инвалиды и лица с ограниченной подвижностью составляют значительную и растущую часть населения мира,

*принимая во внимание,* что Конвенция Организации Объединенных Наций (ООН) о правах инвалидов и Факультативный протокол к ней предусматривают поощрение, защиту и обеспечение полного и равного осуществления всеми инвалидами всех прав человека и основных свобод, включая свободу передвижения и свободу выбора,

*ссылаясь* на Стратегию ООН по инклюзии людей с инвалидностью, которая лежит в основе устойчивого и преобразующего прогресса в деле учета вопроса интеграции инвалидов в рамках всех компонентов работы Организации Объединенных Наций,

*напоминая,* что в резолюции ООН A/RES/76/154, принятой Генеральной Ассамблеей в 2021 году, признается важность обеспечения инвалидам доступной среды во всех аспектах жизни и необходимость выявления и устранения предрассудков, дискриминации, препятствий и барьеров, которые ограничивают доступ инвалидов к физическому окружению, к транспорту, к информации и связи,

*с обеспокоенностью отмечая*, что, несмотря на существование этих документов и обязательств, инвалиды и лица с ограниченной подвижностью продолжают сталкиваться с препятствиями на пути их равноправного участия в жизни общества, в том числе с препятствиями для их свободного передвижения,

*признавая*, что авиационному сообществу необходимо удовлетворять потребности растущего числа людей с видимой и невидимой инвалидностью, а также лиц с ограниченной подвижностью и стареющего населения,

*признавая* важность совместной работы правительств и отрасли в целях содействия удовлетворению потребностей инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью в передвижении с уделением приоритетного внимания безопасности при любых обстоятельствах,

*подтверждая*, что многообразие и социальная включенность крайне необходимы для устойчивого роста международной гражданской авиации,

*признавая* принципиальную важность услуг воздушного транспорта и необходимость предоставления равного доступа к таким услугам для всех пассажиров,

*признавая также*, что цифровизация и инновации создают как новые возможности, так и новые проблемы для инвалидов, лиц с ограниченной подвижностью и стареющего населения,

*вновь обращая внимание* на соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику, содержащиеся в Приложении 9 "Упрощение формальностей", а также на процедуры и принципы, содержащиеся в документе Doc 9984 "Руководство по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов",

1. *постановляет*, что достоинство и недискриминация являются универсальными правами, которые применимы ко всем людям, включая инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью, путешествующих воздушным транспортом;

2. *просит* Совет:

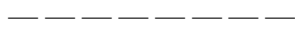
- a) обеспечить, чтобы ИКАО неизменно играла ведущую роль в вопросах устойчивости, в том числе включенности и доступности как неотъемлемых условий социальной устойчивости;
- b) разработать эффективную стратегию и программу работы по обеспечению доступности для пассажиров с инвалидностью и ограниченной подвижностью в целях создания в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами авиатранспортной системы, учитывающей потребности пассажиров с инвалидностью;
- c) обеспечить, чтобы в SARPS Приложения 9 "Упрощение формальностей" признавалась принципиальная важность доступных услуг для инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью;

3. *настоятельно призывает* государства-члены уделять приоритетное внимание включенности и доступности услуг воздушного транспорта для инвалидов и лиц с ограниченной подвижностью;

4. *рекомендует* всем государствам-членам работать над достижением единообразия своих правил, стандартов и процедур, касающихся доступности воздушного транспорта, в максимальной возможной степени и в тесном сотрудничестве с группами, представляющими интересы инвалидов, и другими соответствующими заинтересованными сторонами;

5. *рекомендует* государствам-членам обеспечить, чтобы транспортный сектор координировал с отраслью и гражданским обществом свой подход к предоставлению доступных услуг на всех этапах инвалидам и лицам с ограниченной подвижностью в тесном сотрудничестве с группами, представляющими интересы инвалидов, и другими соответствующими заинтересованными сторонами;

6. *рекомендует* государствам-членам поддерживать деятельность ИКАО ресурсами, как финансовыми, так и в натуральной форме, для обеспечения успешной реализации согласованных мер по содействию предоставлению услуг воздушного транспорта инвалидам и лицам с ограниченной подвижностью.



13.36 В документе WP/340 Доминиканская Республика при поддержке Арубы (Королевство Нидерландов), Белиза, Боливии (Многонационального государства), Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гватемалы, Гондураса, Колумбии, Коста-Рики, Кубы, Мексики, Никарагуа, Панама, Парагвая, Сальвадора, Уругвая, Чили и Эквадора сообщила об инициативах Управления гражданской авиации (JAC) по повышению осведомленности и поощрению надлежащей практики с точки зрения доступности воздушного транспорта, включая разработку руководящих принципов гуманизации обращения с пассажирами с ограниченной подвижностью. После обсуждения Комитет принял к сведению инициативы Доминиканской Республики и настоятельно призвал ИКАО и государства активизировать свои усилия по обеспечению надлежащих положений, касающихся воздушных перевозок лиц с ограниченными возможностями.

13.37 Комитет принял к сведению информационные документы: WP/544, представленный Бразилией, и WP/461, представленный организацией "Международные партнеры по развитию авиации, инновациям и устойчивому развитию" (iPADIS).

#### ***Торговля людьми и незаконный оборот объектов дикой природы***

13.38 В документе WP/54 Аргентина, Парагвай и Уругвай при поддержке, выраженной Белизом, Боливией (Многонациональным Государством), Бразилией, Венесуэлой (Боливарианской Республикой), Гайаной, Гватемалой, Гондурасом, Доминиканской Республикой, Колумбией, Коста-Рикой, Кубой, Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА), Мексикой, Нидерландами, Никарагуа, Панамой, Перу, Сальвадором, Суринамом, Чили, Эквадором и Ямайкой в документе WP/412, сообщили о нынешнем положении дел в государствах южноамериканского региона в области торговли людьми и предложили Ассамблее рассмотреть, в частности, вопрос об укреплении международного и межотраслевого сотрудничества и призвать государства включать вопросы, связанные с торговлей людьми, в свои информационные кампании по авиационной безопасности и упрощению формальностей. После обсуждений Комитет настоятельно призвал государства включать вопросы торговли людьми в свои информационные кампании по авиационной безопасности и упрощению формальностей, поощрять разработку протоколов и механизмов реагирования в отношении сообщений о таких случаях, а также обмениваться статистическими данными между пунктами связи (ПС), включая семинары и практикумы в региональных бюро ИКАО.

13.39 В документе WP/318 Соединенные Штаты Америки совместно с Таиландом сообщили о том, что авиационный персонал, работающий с людьми, и пассажиры могут играть важную роль в выявлении и пресечении торговли людьми, если у них имеется навык распознавать предполагаемые случаи таких преступлений и сообщать о них в компетентные органы при наличии всеобъемлющей стратегии борьбы с торговлей людьми. В документе Ассамблее предложено поддержать резолюцию о важности всеобъемлющей стратегии. После обсуждений Комитет отметил, что резолюции Ассамблеи А40-15 "*Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми*" и А40-16 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей*" содержатся положения, касающиеся торговли людьми, и согласился, что положения постановляющей части проекта резолюции, содержащегося в добавлении к документу, следует учесть путем внесения, при необходимости, поправок в резолюцию А40-15 Ассамблеи, а не путем принятия новой резолюции.

### **Резолюция 13/3. 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 8.49 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 8.50 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 правоохранные меры реагирования, ориентированные на защиту жертв и учитывающие их посттравматическое состояние,

*принимая во внимание*, что документ Дос 10171 *"Комплексная стратегия борьбы с торговлей людьми в авиационном секторе"*, одобренный FALP в июле 2021 года и Авиатранспортным комитетом (АТС) в сентябре 2021 года, нацелен на укрепление национальной политики и процедурных механизмов по борьбе с торговлей людьми и содержит инструктивный материал и рекомендации в помощь государствам, ведомствам и организациям гражданской авиации и эксплуатантам воздушных судов и аэропортов при разработке комплексных стратегий борьбы с торговлей людьми в соответствии с резолюцией А41-17 Ассамблеи ИКАО *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей"*,

*принимая во внимание*, что внедрение комплексной стратегии, охватывающей законодательство, руководство, политику, порядок представления отчетности и механизмы реагирования, партнерства, подготовку, информирование общественности, сбор данных, обмен информацией, включая рекомендации и подходы, выработанные в консультации с оставшимися в живых жертвами торговли людьми, и оказание помощи оставшимся в живых жертвам торговли людьми, может помочь государствам и организациям гражданской авиации, эксплуатантам воздушных судов и аэропортов пресекать такие преступления,

1. *настоятельно призывает* государства-члены уделить внимание принятию и оперативной реализации поправки 29 к Рекомендуемой практике 8.49 и Рекомендуемой практике 8.50 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;

4. *призывает* государства-члены должным образом учитывать положения документа Дос 10171 *"Комплексная стратегия борьбы с торговлей людьми в авиационном секторе"* при осуществлении соответствующих положений Приложения 9.

13.40 В документе WP/420 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Панамы, Парагвая и Уругвая сообщила, что меры по борьбе с торговлей людьми будут укреплены при помощи дополнительных протоколов, основанных на опыте выявления аномальных ситуаций и принятия соответствующих мер в области обеспечения безопасности гражданской авиации. При рассмотрении этого документа Комитет настоятельно призвал государства активизировать свои усилия по осуществлению положений приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и учитывать инструктивные материалы ИКАО, а также сотрудничать со всеми соответствующими заинтересованными сторонами.

13.41 В документе WP/144 Международный совет аэропортов (МСА) и Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) сообщили, что воздушный транспорт является одним из часто используемых способов перевозки торговцев объектами дикой природы, и предлагают внести поправку в резолюцию А40-16 Ассамблеи. После обсуждения Комитет принял решение внести поправки в резолюцию А40-16 Ассамблеи, с тем чтобы включить в нее положения, касающиеся торговли объектами дикой природы.

### ***Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей***

13.42 В документе WP/18 Совет сообщил о последних событиях и будущей направленности работы ИКАО в области упрощения формальностей, Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", стратегии ИКАО по Программе идентификации пассажиров (TRIP) и Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО, и предложил Ассамблее принять проект резолюции, представленный в добавлении к документу. Рассмотрев этот рабочий документ, Комитет решил рекомендовать пленарному заседанию принять резолюцию 13/4, которая должна заменить резолюцию А40-16. Он принял к сведению позицию одной делегации относительно односторонней ратификации Монреальского протокола 2014 года.

### **Резолюция 13/4. 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,

*признавая,* что ограничения и меры в области общественного здравоохранения, обусловленные пандемией COVID-19, оказали серьезное воздействие на авиационную отрасль и что ИКАО и государства-члены должны учитывать это воздействие при принятии решений по упрощению формальностей, связанных с воздушными перевозками,

*вновь подтверждая* обязательства, закрепленные в Министерской декларации Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021), включая необходимость обеспечивать безопасное, надежное и упорядоченное транспортное сообщение и оперативную готовность авиации, а также обеспечивать долгосрочную жизнеспособность международной авиации и использовать опыт, накопленный в ходе нынешней и прошлых пандемий,

*напоминая* о выводах и рекомендациях направления "*Упрощение формальностей*" Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021), состоявшейся в октябре 2021 года,

*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 41-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 А40-16: Сводное заявление о постоянной политике и практике в области упрощения формальностей.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание*, что разработанные Организацией технические требования к машиночитываемым проездным документам способствуют созданию систем, которые ускоряют время прохождения в аэропортах таможенного контроля пассажирами и членами экипажа международных рейсов при одновременном укреплении программ в области соблюдения 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 (МСПД) 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 такие МСПД 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 МСПД и другие средства получения информации о пассажирах, в силу того, что они способствуют укреплению процессов организации пограничного контроля и улучшению целостности документов, 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 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),

*признавая* важность упрощения формальностей и необходимость обеспечения достаточных людских и финансовых ресурсов для поддержки деятельности в рамках программы упрощения формальностей и оказания государствам-членам помощи во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*,

*напоминая* о коммюнике Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале 29 и 30 ноября 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. *просит* государства-члены осуществлять, насколько это практически возможно, согласованные на глобальном и региональном уровнях совместные и взаимоприемлемые меры с учетом различных национальных обстоятельств и политики в целях содействия восстановлению и устойчивому развитию международных пассажирских перевозок, не создавая при этом чрезмерного экономического бремени и не нанося ущерба безопасности полетов и усилиям по упрощению формальностей в области гражданской авиации;

3. *настоятельно призывает* государства-члены уделять должное внимание положениям *Руководства по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов* (Doc 9984) при внедрении ими соответствующих положений Приложения 9;

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

5. *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, и их обязательствам по Международным медико-санитарным правилам (2005) Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) в отношении урегулирования чрезвычайных ситуаций в области общественного здравоохранения и реагирования на них в дополнение к требованиям государств-членов, связанным с осуществлением мер обработки груза и оформления пассажиров; и технологическими достижениями, касающимися такого осуществления мер;



6. *просит* Генерального секретаря обеспечить актуальность соответствующего инструктивного материала и его соответствие требованиям государств-членов;

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

8. *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;

9. *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;

10. *настоятельно призывает* Совет принять меры к тому, чтобы ИКАО и государства-члены и впредь уделяли программе упрощения формальностей самое пристальное внимание и выделяли необходимые ресурсы;

11. *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;

12. *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 и обеспечению наличия достаточных людских ресурсов 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 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), 2396 (2017) и 2482 (2019) 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 государства транзита или назначения о том, что его владелец может возвратиться в государство, выдавшее паспорт,

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

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

*принимая во внимание*, что 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 обязательным 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 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 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 содействия аутентификации электронных машиносчитываемых проездных документов (электронные МСПД), включая 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, заинтересованными в этих вопросах, 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 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 активизировать свои усилия по созданию и внедрению надежной системы проверки целостности электронных машиносчитываемых проездных документов, в частности посредством аутентификации их электронных подписей и проверки их достоверности;

5. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю вести и 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 Дос 9303;

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

9. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые приняли решение о выдаче электронных МСПД, делать это в соответствии с техническими требованиями Дос 9303;

10. *настоятельно призывает* государства-члены при выдаче проездных документов беженцам и лицам без гражданства ("проездные документы, предусмотренные Конвенцией (СТД)") обеспечивать соответствие этих СТД техническим требованиям Дос 9303, касающимся машиночитываемых проездных документов;

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

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

13. *просит* Совет обеспечивать актуальность технических требований и инструктивного материала, содержащихся в Дос 9303 "*Машиночитываемые проездные документы*", с учетом технологических достижений;

14. *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*";

15. *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 ДОК ИКАО при аутентификации электронных МСПД;

16. *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;

17. *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;

18. *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;

19. *настоятельно призывает* все государства-члены присоединиться к системе ДОК ИКАО, загрузить в систему ДОК соответствующую информацию от своего государства и использовать информацию, представленную всеми государствами в ДОК ИКАО, для аутентификации электронных МСПД на пунктах пограничного контроля;

20. *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);

21. *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);

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

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

24. *просит* Генерального секретаря продолжать разработку соответствующего инструктивного материала по борьбе 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, а также представителями отрасли, 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 рамочную основу для упрощения формальностей при оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, в частности что Стандарт 8.47 предписывает государствам-членам принимать законодательные акты, нормативные положения и/или руководящие принципы, касающиеся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, а соответствующая Рекомендуемая практика предусматривает разработку эксплуатантами воздушных судов и аэропортов соответствующих планов по оказанию своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям,

*принимая во внимание*, что сотрудничество по вопросам борьбы с незаконной торговлей ресурсами дикой природы между государствами-членами и различными национальными, региональными, международными сторонами и другими заинтересованными сторонами в этой области принесло пользу процедурам по борьбе с незаконной торговлей ресурсами дикой природы,

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 для обеспечения разработки национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках и создания комитетов по упрощению формальностей или других соответствующих каналов для того, чтобы:

- a) обеспечить своевременное и эффективное внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 "Упрощение формальностей";
- b) 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;
  - iii. содействия формированию культуры упрощения формальностей;
  - iv. координации действий со всеми соответствующими государственными учреждениями и ведомствами, включая органы общественного здравоохранения и соответствующие заинтересованные стороны, посредством создания национальных комитетов по упрощению формальностей при воздушных перевозках (NATFC);
- c) инициировать любые необходимые последующие действия;
- d) 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, включая обеспечение того, чтобы эксплуатанты воздушных судов и аэропортов разработали соответствующие планы по оказанию своевременной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, признавая, что планы эксплуатантов аэропортов могут быть частью планов на случай чрезвычайной обстановки на аэродроме, требуемых в соответствии с Приложением 14;

9. *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;

10. *просит* государства-члены рассмотреть возможность определения или назначения профильного ведомства или соответствующего механизма координации по вопросам упрощения формальностей и обеспечить наличие механизмов устойчивого финансирования и необходимых людских ресурсов для поддержки осуществления положений об упрощении формальностей Приложения 9 и связанной с ними деятельности;

11. *просит* государства-члены ратифицировать и осуществлять Монреальский протокол 2014 года и рассмотреть рекомендации, содержащиеся в *Руководстве ИКАО по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров* (Дос 10117);

12. *просит* государства-члены обеспечить оказание помощи лицам с ограниченными возможностями, путешествующим воздушным транспортом, и особенно принять меры по уменьшению барьеров, ограничивающих возможности пожилых людей и лиц с ограниченными возможностями во время нештатных ситуаций, например в периоды чрезвычайных ситуаций, связанных со здравоохранением;

13. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить адаптацию помещений аэропортов к потребностям лиц с ограниченными возможностями, полную доступность подъемных систем и соответствующих устройств, наличие специально отведенных мест для посадки и высадки лиц с ограниченными возможностями, расположенных как можно ближе к главному входу в здание аэровокзала и/или выходу из него, а также наличие надлежащих и доступных парковочных мест для транспортных средств лиц, нуждающихся в помощи при передвижении, в частности в период чрезвычайной ситуации, связанной со здравоохранением;

14. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить предоставление в аэропортах услуг, отвечающих потребностям пассажиров с ограниченными возможностями, включая услуги по предоставлению информации об обслуживании во время полета для лиц с нарушениями слуха или зрения;



15. *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;

16. *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);

17. *настоятельно призывает* государства-члены создать между всеми заинтересованными сторонами эффективную систему обмена информацией и сотрудничества для предотвращения незаконной торговли ресурсами дикой природы.

## 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 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, 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),

*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 международными организациями и учреждениями системы Организации Объединенных Наций, и обеспечивать безопасность, добросовестную обработку и защиту этих данных при полном уважении прав человека;

3. *просит* государства-члены внедрить режим одного окна для представления данных о пассажирах, позволяющий сторонам, участвующим в перевозке пассажиров по воздуху, представлять стандартизированную информацию о пассажирах (т. е. API, iAPI и/или PNR) через один пункт ввода данных, чтобы выполнить все нормативные требования в отношении въезда и/или выезда пассажиров, которые могут предъявляться различными ведомствами государства;

4. *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;

5. *просит* государства-члены рассмотреть возможность развертывания интерактивных систем API и предоставлять в рамках верификации, проводимой перед поездкой, интегрированные ответы на запросы, поступающие от эксплуатантов воздушных судов в связи с требованиями в области иммиграции, авиационной безопасности и общественного здравоохранения;

6. *призывает* государства-члены поддерживать деятельность ИКАО по разработке соответствующего инструктивного материала и осуществлению положений Приложения 9, касающихся PNR;

7. *настоятельно призывает* 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 14 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика**

14.1 На своем 7-м и 8-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о политике в области авиационной безопасности (AVSEC) на основе доклада Совета "Реализация Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)" (WP/4) и доклада о *Годе культуры авиационной безопасности* ИКАО (ГКАБ) (2021) (WP/23). Комитет также рассмотрел предложение Совета об обновлении следующих резолюций: "Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности" (WP/5) и "Кибербезопасность в гражданской авиации" (WP/22). Кроме того, государства и наблюдатели представили 39 рабочих документов: 137, 331, 75, 333, 189, 387, 222, 282 Revision No.1, 152, 349, 293, 422, 347 Revision No.1, 130, 154, 156, 388, 267, 480, 518, 524, 517, 330, 25, 271, 238 Revision No. 1, 302, 243, 539, 74, 158, 281, 231, 241, 151, 416, 374, 64 и 423.

14.2 В документе WP/137 Бангладеш предложил рассмотреть определенные элементы, которые необходимо учесть в следующем издании ГПАБ, включая более реалистичную, четкую и достижимую версию ГПАБ вместе с инструктивным материалом.

14.3 В документе WP/331 Чили, Бразилия и Колумбия при поддержке Аргентины, Гватемалы, Панамы, Сальвадора, Уругвая и Эквадора, а также государств Южноамериканского региона (SAM) и государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) обмениваются опытом государств в осуществлении дорожной карты региона NAM/CAR/SAM по ГПАБ. В документе также освещается, как пандемия сказалась на механизмах сотрудничества и передвижении людей, обусловив необходимость пересмотра дорожной карты по ГПАБ и соответствующих показателей.

14.4 В документе WP/75 Чехия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, других государств – участников Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) и Китая и совместно с Бразилией и Соединенными Штатами Америки предложила четко определить в ГПАБ порядок осуществления мониторинга и представления отчетности в целях повышения уровня авиационной безопасности во всем мире без ущерба для соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 "*Безопасность*" с помощью существующих данных и ресурсов, а также механизмов адресного наращивания потенциала. В документе также подчеркивается важность сохранения и наращивания импульса, полученного в результате проведения ГКАБ, а также содержится призыв к ИКАО предпринять последующие меры в поддержку достижения целей ГПАБ.

14.5 В документе WP/333 Доминиканская Республика предложила изменить установленные сроки выполнения задач в рамках ГПАБ, а также процентную долю от общего количества прошедших проверку государств, которые должны достичь соответствующих процентных показателей реализации критических элементов системы контроля за обеспечением авиационной безопасности, как указано в документах по механизму непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере авиационной безопасности (УППАБ-МНМ). Кроме того, в документе предлагается разработать методику для перевода в проценты итоговых показателей выполнения задач в рамках ГПАБ, с тем чтобы они были согласованы с желательными глобальными целями.

14.6 В документе WP/189 Соединенные Штаты Америки совместно с Доминиканской Республикой, Малайзией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Сингапуром, Таиландом, Международным советом аэропортов (МСА) и Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) рекомендовали участникам 41-й сессии Ассамблеи подумать над тем,

насколько успешными оказались усилия по повышению осведомленности об авиационной безопасности, и предложили Ассамблее принять меры для обеспечения возможности для анализа, оценки и инновационного развития планов и программ ИКАО в области авиационной безопасности.

14.7 В документе WP/387 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Боливии (Многонационального государства), Доминиканской Республики, Колумбии, Коста-Рики, Панамы, Уругвая и Эквадора предложила разработать механизмы оценки, которые позволят определять процентную долю вклада исполнителей "ИКАО", "государства" и "отрасль" (или их сочетания) в достижение уровня реализации ГПАБ, при этом уровень реализации не должен определяться исключительно на основе показателей EI государств, зафиксированных в результатах проверок по линии УППАБ. Кроме того, в ее предложении отмечено, что важно иметь возможность проанализировать желательность разработки новых параметров для измерения прогресса в достижении глобальных желательных целей ГПАБ, учитывая, что дорожная карта определена как "живой" документ и что имеется возможность ее периодического пересмотра и при необходимости внесения в нее коррективов.

14.8 В документе WP/222 Бразилия при поддержке 20 государств – членов ЛАКГА поделилась своим опытом в противодействии растущему количеству недисциплинированных пассажиров из-за пандемии COVID-19, когда многие пассажиры отказывались соблюдать меры авиационной безопасности или местные санитарные нормы.

14.9 В документе WP/282 Revision No.1 Республика Корея предложила выработать международные стандарты для системы добровольного представления данных по авиационной безопасности (ASVR) в целях укрепления глобальной авиационной безопасности за счет формирования культуры авиационной безопасности и просила Ассамблею рассмотреть вопрос о внедрении системы упреждающего управления авиационной безопасностью на основе использования базы данных, формируемой благодаря системе представления уведомлений, и установления целевых уровней и показателей эффективности обеспечения авиационной безопасности.

14.10 В документе WP/152 Объединенные Арабские Эмираты совместно с Австралией, Канадой, Нидерландами, Новой Зеландией, Сингапуром и Соединенными Штатами Америки напомнили, что в период пандемии COVID-19 в методологию контроля качества был включен ряд методов удаленной работы для обеспечения физического дистанцирования и соблюдения введенных в связи с COVID-19 мер и ограничений. В данном документе рассмотрены потенциальные выгоды дальнейшего развития методов удаленной работы как вспомогательного средства осуществления эффективного контроля за обеспечением авиационной безопасности.

14.11 В документе WP/349 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Коста-Рики, Панамы, Уругвая, Чили и Эквадора, а также государств – членов региона SAM и ЛАКГА напомнила, что в соответствии с Приложением 17 "*Безопасность*" государствам следует рассмотреть вопрос о включении в свои практику и процедуры обеспечения авиационной безопасности действий, направленных на выявление признаков подозрительного поведения, которое может угрожать безопасности гражданской авиации, в целях соблюдения требований Приложения 17 ИКАО. В данном документе отмечается, что технический инструктивный материал содержится в Руководстве ИКАО по авиационной безопасности (Doc 8973 – Restricted) и других региональных и местных материалах по этому вопросу, однако для государств было бы весьма полезно, если бы существовали другие варианты, которые помогали бы им в разработке и реализации их программ выявления аномального поведения.

14.12 В документе WP/130 Чехия от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА, Аргентины, Бразилии, Саудовской Аравии, Новой Зеландии, Сингапура, Соединенных Штатов Америки, Южной Африки, ИАТА и Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) призвала предпринять согласованные усилия, направленные на признание "новой реальности/сложившейся ситуации" и поиск решений в поддержку обеспечения необходимыми кадрами и по повышению привлекательности работы в сфере авиационной безопасности в качестве достойного профессионального выбора. В документе подчеркивается, что первоочередное внимание нужно уделять человеческому фактору и его влиянию на эффективность деятельности сотрудников служб авиационной безопасности, что в итоге должно вылиться в реальные действия на уровне государства и отрасли, включая применение более смелых подходов к удержанию существующих и привлечению новых специалистов в сфере авиационной безопасности.

14.13 В документе WP/154 Сингапур и Соединенные Штаты Америки напоминают, что Ассамблея рассматривала вопрос о неизменной важности повышения культуры авиационной безопасности по мере возобновления авиаперевозок по всему миру после пандемии COVID-19. Сингапур и Соединенные Штаты Америки совместно подготовили Информационное письмо о культуре авиационной безопасности (см. добавление к документу WP/154), которое может использоваться всеми заинтересованными сторонами в целях повышения ее значимости и в дополнение к другим касающимся культуры авиационной безопасности ресурсам, поддерживаемым ИКАО.

14.14 В документе WP/156 Объединенные Арабские Эмираты при поддержке Соединенного Королевства подчеркнули важность и преимущества сотрудничества и партнерских отношений ввиду постоянной необходимости содействовать повышению осведомленности в сфере авиационной безопасности и развитию прочной и эффективной культуры безопасности в гражданской авиации со стороны ИКАО, государств, соответствующих организаций, отрасли и других заинтересованных сторон. В документе также освещаются подходы и достижения Объединенных Арабских Эмиратов, связанные с задачами ГКАБ ИКАО, на национальном, региональном и международном уровнях.

14.15 В документе WP/388 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Боливии (Многонационального государства), Доминиканской Республики, Колумбии, Коста-Рики, Панамы, Уругвая и Эквадора подчеркнула, что необходимо более серьезно относиться к уязвимостям, связанным с инсайдерской угрозой, поскольку у инсайдеров есть доступ к системам безопасности и имеется больше возможностей по успешному нарушению работы таких систем, чем у пассажиров. В документе говорится о том, что в дополнение к техническим инструктивным материалам государствам было бы весьма полезно иметь в своем распоряжении другие средства оказания помощи, позволяющие им разрабатывать и реализовывать политику предотвращения инсайдерских угроз и внедрять механизмы борьбы с ними.

14.16 В документе WP/330 Бахрейн подчеркнул важность принятия четкой методики оценки угроз и рисков в области авиационной безопасности, включая определение обязанностей структур, отвечающих за оценку угроз и рисков, с тем чтобы государства могли внедрить надлежащие и гибкие процессы обеспечения безопасности и меры снижения таких угроз и рисков. В документе к государствам-членам обращен призыв сообщать об актах незаконного вмешательства и обмениваться информацией о своем опыте и передовой практике, что поможет ИКАО в разработке соответствующих материалов, направленных на оказание помощи государствам. Кроме того, в документе содержался призыв к ИКАО в рамках Рабочей группы по угрозам и рискам (WGTR) обновить документ ИКАО *"Заявление о глобальном контексте риска в области авиационной*

безопасности" (Doc 10108 – Restricted), включив в него методы оценки, основанные на анализе риска, и рассмотрев новые или дополненные меры обеспечения авиационной безопасности.

14.17 В документе WP/25 Колумбия, Перу и Чили при поддержке Боливии, Бразилии, Панамы, Уругвая и Эквадора напомнили, что в 2021 году Колумбия и Перу ратифицировали соглашение о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута (OSS), и подчеркнули многочисленные преимущества, которые могут быть получены благодаря аналогичным договоренностям, такие как укрепление межгосударственного сотрудничества, более эффективное использование имеющихся ресурсов и отсутствие дублирования мер контроля. Кроме того, в нем содержался призыв к постоянному сотрудничеству государств на региональном уровне в целях повышения устойчивости мер авиационной безопасности, упрощения формальностей и улучшения обслуживания пассажиров.

14.18 В документе WP/271 Индия представила обновленные данные о своей работе по подготовке нормативной базы для создания механизма поэтапного реагирования и политики борьбы с недобросовестным использованием дронов в целях решения актуальных проблем, связанных с беспилотными авиационными системами (БАС), на фоне все большего распространения коммерческой деятельности с применением дронов в Индии.

14.19 В документе WP/238 Revision No. 1 Республика Корея предложила создать единую систему сертификации характеристик оборудования и соответствующих технологий для обеспечения авиационной безопасности. В нем также предлагалось установить технические требования к новейшему оборудованию для обеспечения авиационной безопасности и подготовить общие процедуры и методики испытаний. Чтобы обеспечить надлежащее реагирование на угрозы международного терроризма, в данном документе ИКАО предлагалось создать условия, способствующие международному сотрудничеству и побуждающие государства-члены использовать системы сертификации характеристик.

14.20 В документе WP/302 Саудовская Аравия от имени государств – членов Арабской организации гражданской авиации (АКАО) сообщила об усилиях Саудовской Аравии, направленных на содействие поддержке и сотрудничеству, а также стимулирование взаимодействия в рамках международного сообщества в сфере авиационной безопасности гражданской авиации с учетом того, что угрозы и риски, с которыми сталкивается сообщество гражданской авиации в любом государстве, могут повлиять на все государства-члены. Кроме того, в документе была дана высокая оценка инициативе ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*, сыгравшей важную роль в укреплении международного сотрудничества для достижения целей обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации.

14.21 В документе WP/243 АКГА подчеркнула важность взаимодействия и сотрудничества между ИКАО, региональными организациями и региональными органами гражданской авиации в вопросах авиационной безопасности и упрощения формальностей, с тем чтобы государства-члены эффективным образом внедряли политику и практику в области безопасности гражданской авиации, что позволит обеспечить безопасность, эффективность и устойчивость системы воздушных перевозок в регионе.

14.22 В документе WP/74 Чехия от имени ЕС, ЕКГА, АКГА и Евроконтроля и совместно с Бразилией и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) обратилась к Ассамблее с просьбой поручить ИКАО разработать инструктивный материал по оценке рисков кибербезопасности, завершить составление сборника соответствующих SARPS и международно-правовых документов, на которые могут опереться государства и заинтересованные стороны при учете рисков, связанных с кибербезопасностью, в

своих авиационных системах, и рассмотреть вопрос об организации учений по вопросам кибербезопасности на глобальном и региональном уровнях. В нем также рекомендовалось, чтобы ИКАО и государства активизировали усилия по формированию особой культуры кибербезопасности и наращиванию потенциала.

14.23 В документе WP/158 Гайана при поддержке Аргентины, Боливии, Бразилии, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Гватемалы, Доминиканской Республики, Колумбии, Панамы, Перу, Сальвадора, Уругвая и Эквадора обратилась к ИКАО с просьбой выделить ресурсы на наращивание потенциала малых государств в области кибербезопасности. Она также обратилась к ИКАО с просьбой создать механизм сотрудничества и содействовать его использованию в целях развития программ авиационного наставничества и обмена техническим опытом между государствами.

14.24 В документе WP/281 Оман призвал обеспечить последовательное и стандартизированное управление авиационной кибербезопасностью в государствах, наделив всеми необходимыми полномочиями соответствующий национальный орган по безопасности гражданской авиации.

14.25 В документе WP/231 Саудовская Аравия от имени государств – членов АКАО призвала государства сформировать культуру кибербезопасности в гражданской авиации и призывает ИКАО разработать для персонала гражданской авиации программу повышения осведомленности о кибербезопасности одновременно с программой повышения культуры авиационной безопасности.

14.26 В документе WP/241 Южная Африка рекомендовала государствам реализовать принципы, предусмотренные моделью нулевого доверия в вопросах безопасности, в рамках своих систем управления информационной безопасностью (СУИБ) и просила Группу экспертов по кибербезопасности разработать технический инструктивный материал для содействия внедрению концепции нулевого доверия в рамках СУИБ.

14.27 В документе WP/151 Объединенные Арабские Эмираты рекомендовали признать необходимость координации между всеми заинтересованными сторонами для решения проблемы авиационной кибербезопасности, а также рекомендовали заинтересованным сторонам разработать стратегии наращивания потенциала для повышения компетентности людских ресурсов.

14.28 В документе WP/416 Венесуэла (Боливарианская Республика) при поддержке Боливии, Колумбии, Коста-Рики, Панамы, Уругвая и Эквадора обратилась к ИКАО с просьбой разработать пакет внедрения (iPack), направленный на оказание помощи государствам для ускорения реализации Стратегии ИКАО по обеспечению кибербезопасности.

14.29 В документе WP/374 АКГА от имени 54 государств-членов рекомендовала, чтобы Группа экспертов по кибербезопасности разработала ориентированные на персонал аэронавигационных служб инициативы по наращиванию потенциала, обучению и формированию культуры кибербезопасности в кризисные периоды.

14.30 В документе WP/64 ИАТА рекомендовала Ассамблее обратиться к Совету с просьбой обеспечить создание всеми рабочими органами ИКАО междисциплинарного и многоэтапного согласованного подхода к интеграции положений о кибербезопасности и других требований, основанных на обеспечении безопасности на этапе проектирования. Кроме того, в нем Ассамблее предлагалось признать потенциальное воздействие внедрения нового поколения

взаимосвязанных и инновационных технологий и связанных с ними цепочек поставок, которые не ограничены правилами в сфере гражданской авиации или SARPS.

14.31 Информационные документы (WP/267, WP/293, WP/422 и WP/423) Доминиканской Республики, информационный документ (WP/518) Парагвая, информационный документ (WP/424) Республики Корея, информационный документ (WP/480) Южной Африки, информационные документы (WP/347 Revision No.1 и WP/539) Соединенных Штатов Америки и информационный документ (WP/517) Всемирной таможенной организации (ВТО) были приняты к сведению.

### ***Обсуждение***

#### ***Глобальный план обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ)***

14.32 В документе WP/4 Совет представил обзор деятельности, предпринятой для реализации ГПАБ. Он включил в себя глобальный и региональный обзор текущего уровня эффективного осуществления, как это задокументировано в рамках УППАБ-МНМ.

14.33 Комитет признал значительные усилия, предпринятые до настоящего времени и продолжающиеся предприниматься государствами, региональными группами и отраслью для выполнения задач и реализации приоритетов ГПАБ. Однако, отметив, что уровень эффективного осуществления ниже желаемых целевых показателей, Комитет призвал государства предпринять дополнительные шаги для дальнейшего повышения уровня авиационной безопасности в соответствии с Приложением 17. Также было подчеркнуто важное значение того, что авиационная безопасность стала рассматриваться как одно из приоритетных сфер деятельности ИКАО на таком же высоком уровне, как и безопасность полетов.

14.34 При последовавшем рассмотрении документов WP/75, WP/137, WP/189, WP/333 и WP/387 была выражена поддержка соответствующим группам экспертов ИКАО, а именно Целевой группе по Глобальному плану обеспечения авиационной безопасности (TF-GASeP) и Группе экспертов по авиационной безопасности, с тем чтобы в первоочередном порядке провести пересмотр ГПАБ и его дорожной карты на основе анализа уроков, извлеченных из опыта выполнения требований и обеспечения авиационной безопасности в период пандемии COVID-19. Важно, чтобы для соответствующих групп экспертов ИКАО была разработана процедура проведения систематического и регулярного пересмотра ГПАБ, его желательных показателей и его дорожной карты и чтобы был четко определен порядок осуществления мониторинга и представления отчетности с помощью существующих данных и ресурсов, а также чтобы результаты такого пересмотра представлялись на рассмотрение Совета ИКАО. Комитет выразил признательность за множество предложений и идей по пересмотру и обновлению ГПАБ, представленных в этих рабочих документах.

14.35 При рассмотрении документа WP/189 Комитет признал, что в следующий трехлетний период и в более отдаленной перспективе крайне важно проведение комплексной оценки планов и программ ИКАО в области авиационной безопасности для обеспечения того, чтобы они сохраняли свою актуальность и продолжали соответствовать своему назначению. Это позволит не оставить без внимания важнейшие вопросы, такие как: являются ли существующие структуры, параметры и методики этих планов и программ факторами отставания государств-членов от целевых показателей эффективной реализации SARPS Приложения 17; и создают ли действующие мандаты ИКАО в области авиационной безопасности барьеры для рассмотрения и принятия более инновационных подходов в тех случаях, где это применимо. Соответственно, была выражена широкая поддержка в том, что касается необходимости дальнейшего пересмотра и совершенствования программ ИКАО в области авиационной безопасности с использованием



консультативных механизмов и вовлечения государств-членов и отрасли для обеспечения того, чтобы такие планы и программы по-прежнему служили своей намеченной цели, а также адаптировались к новым и возникающим проблемам в сфере авиационной безопасности, при этом в целях их дальнейшего совершенствования и повышения их эффективности должны учитываться результаты анализа первопричин и инновационные подходы. Комитет также согласился регулярно представлять Совету результаты таких анализов, включая любые рекомендации.

14.36 Комитет также признал, что все другие предложения, связанные с ГПАБ, содержат ценную информацию, которая будет полезна при пересмотре Плана в будущем, и согласился с тем, что эти предложения должны быть дополнительно рассмотрены TF-GASeP. В ходе дальнейшей работы над пересмотром Плана эта целевая группа примет во внимание все предложения.

### ***Политика регулирования***

14.37 Комитет признал сохраняющуюся проблему, связанную с недисциплинированными пассажирами на воздушном транспорте, и принял к сведению некоторые примеры передовой практики, принятые Бразилией для смягчения остроты этой проблемы, о чем говорится в документе WP/222. Комитет призвал государства-члены работать над решением проблемы резкого увеличения числа недисциплинированных пассажиров, особенно путем принятия на скоординированной основе конкретных стратегий и мер, направленных на сокращение числа недисциплинированных пассажиров. В этой связи Комитет рекомендовал ИКАО продолжать по мере необходимости предоставлять государствам-членам инструктивные материалы в отношении информационных кампаний для пассажиров, направленных на соблюдение ими минимальных правил поведения в воздушных судах.

14.38 Что касается содержащегося в документе WP/282 Revision No. 1 предложения о разработке международных стандартов добровольной отчетности при внедрении системы конфиденциальной отчетности по вопросам авиационной безопасности с учетом опыта Республики Корея в деле внедрения системы добровольной отчетности по вопросам авиационной безопасности (ASVR) в целях повышения уровня глобальной авиационной безопасности за счет формирования культуры безопасности, то Комитет рекомендовал ознакомить соответствующие группы экспертов ИКАО с опытом Республики Корея в области внедрения этой системы. При этом Комитет подчеркнул, что ИКАО и государствам-членам следует и впредь уделять особое внимание необходимости сообщения об актах незаконного вмешательства в соответствии с требованиями Приложения 17, в том числе в рамках системы отчетности ИКАО.

14.39 В рамках документа WP/152 Комитет рассмотрел преимущества внедрения передовых технологий дистанционного управления в качестве дополнительного средства для осуществления эффективного надзора за безопасностью полетов, особенно в тех случаях, когда ограничения или другие обстоятельства не позволяют осуществлять контроль на местах. Он призвал соответствующие группы экспертов ИКАО, государства-члены, организации, отрасль и заинтересованные стороны рассмотреть вопрос о разработке надлежащих рамок и критериев для содействия использованию передовых дистанционных методов, когда это целесообразно.

14.40 Комитет принял к сведению изложенные в документе WP/349 региональные усилия по тестированию различных подходов к выявлению аномального поведения в контексте гражданской авиации, таких как курс "Выявление подозрительно ведущих себя пассажиров", который был разработан Региональной группой по авиационной безопасности и упрощению формальностей (AVSEC/FAL/RG), сформированной государствами регионов NAM/CAR/SAM ИКАО, входящими в состав Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА). Комитет призвал ИКАО продолжать поощрять деятельность по оказанию помощи государствам-

членам (включая практикумы, курсы, семинары, пакеты мер по осуществлению (iPacks) или любые другие механизмы помощи), с тем чтобы они могли разрабатывать и осуществлять свои программы выявления аномального поведения в контексте гражданской авиации.

### ***Человеческий фактор, культура авиационной безопасности и инсайдерская угроза***

14.41 В документе WP/23 Совет особо отметил достижения ГКАБ ИКАО в 2021 году и разработку различных инструментов и ресурсов ИКАО в области культуры авиационной безопасности. Он признал инициативы и деятельность авиационного сообщества в области культуры безопасности во всем мире.

14.42 Комитет призвал государства, международные и региональные организации и отрасль продолжать использовать достижения в области культуры авиационной безопасности, реализованные в рамках ГКАБ, в том числе используя имеющиеся у ИКАО инструменты и ресурсы в области культуры авиационной безопасности. Комитет просил ИКАО продолжать содействовать внедрению и поддержанию прочной и эффективной культуры безопасности в авиации и следовать принципам многообразия и всеобщего участия в рамках этой важной работы.

14.43 Что касается документа WP/130, то Комитет отметил, что хорошо функционирующая и безопасная авиационная сеть невозможна без увлеченного, квалифицированного и мотивированного персонала. Он согласился с тем, что функции авиационной безопасности, учитывая их важность, заслуживают признания требуемых навыков и компетенций и должны поощряться в качестве профессии. В этой связи при обновлении ГПАБ Группе экспертов ИКАО по авиационной безопасности следует рассмотреть возможность того, чтобы уделять особое внимание человеческим факторам, эффективности работы и профессионализации сотрудников по авиационной безопасности, опираясь на достижения в области культуры авиационной безопасности, реализованные в рамках ГКАБ, и использовать *базовый комплект по человеческим факторам*, разрабатываемый ИКАО. Было также рекомендовано применять стратегический подход в отношении человеческих факторов, отражающий долгосрочное развитие всего авиационного персонала, а также содействовать использованию интегрированных систем управления безопасностью. В контексте Программы следующего поколения авиационных специалистов (NGAP) ИКАО государства и отрасль должны работать сообща, чтобы обеспечить наличие достаточного количества квалифицированных и компетентных специалистов по авиационной безопасности для эксплуатации, управления и поддержания эффективности и действенности системы авиационной безопасности.

14.44 Комитет признал неизменную важность положительной культуры авиационной безопасности, особенно поскольку авиационные перевозки восстанавливаются после воздействия пандемии COVID-19. Он приветствовал содержащееся в документе WP/154 информационное письмо о культуре авиационной безопасности, разработанное совместно Сингапуром и Соединенными Штатами Америки, как полезный инструмент, который может быть использован для содействия формированию прочной и эффективной культуры авиационной безопасности в рамках всей экологической системы гражданской авиации.

14.45 Комитет признал неизменную важность положительной культуры авиационной безопасности, особенно поскольку авиационные перевозки восстанавливаются после воздействия пандемии COVID-19. Он приветствовал содержащееся в документе WP/154 информационное письмо о культуре авиационной безопасности, разработанное совместно Сингапуром и Соединенными Штатами Америки, как полезный инструмент, который может быть использован для содействия формированию прочной и эффективной культуры авиационной безопасности в рамках всей экологической системы гражданской авиации.

14.46 Признавая важность мер по эффективному выявлению, оценке и смягчению возможных инсайдерских угроз, Комитет принял к сведению документ WP/388, в котором приветствуется любой вид технической помощи (например, рабочие совещания, учебные курсы, семинары, пакеты по внедрению (iPacks) и т. д.) для оказания содействия государствам в эффективной реализации таких мер.

14.47 В ответ на замечания нескольких государств о необходимости четкого разделения понятий угроза и риск, поскольку эти два термина не являются взаимозаменяемыми, Комитет принял к сведению, что дополнительный инструктивный материал приведен в документе *"Заявление о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности"* (Doc 10108 – Restricted, третье издание, 2022 год), в частности в добавлении А "Метод оценки риска, карта процесса и инструктивная информация для государств-членов".

### ***Международное сотрудничество***

14.48 При рассмотрении документа WP/330 Комитет напомнил о той важнейшей роли, которую ИКАО играет в осуществлении эффективной методологии оценки угроз и рисков в области авиационной безопасности. В этой связи Комитет настоятельно призвал государства сообщать об актах незаконного вмешательства, обмениваться информацией и передовой практикой и делиться своим опытом в отношении оценок угроз и рисков, с тем чтобы ИКАО могла разрабатывать и предоставлять инструменты, инструктивные и учебные материалы по оценке угроз и управлению рисками.

14.49 Комитет признал преимущества, изложенные в документе WP/25, которые государства получают от создания механизмов OSS, направленных на повышение устойчивости авиационной безопасности и улучшение опыта пассажиров, и напомнил о существующих инструктивных материалах по OSS, изданных ИКАО, а также о любой имеющейся технической помощи в целях содействия созданию таких механизмов. Комитет также подчеркнул настоятельную необходимость наличия надежного процесса валидации, эквивалентности мер, оценки факторов риска и постоянных взаимных консультаций между государствами и соответствующими эксплуатантами аэропортов для обеспечения эффективного внедрения, принимая во внимание существующие национальные протоколы.

14.50 Отметив изложенные в документе в WP/271 усилия Индии по осуществлению политики по борьбе с недобросовестным использованием дронов, Комитет поддержал идею о том, что обмен информацией может осуществляться через соответствующие группы экспертов ИКАО, включая Группу экспертов AVSEC и Группу экспертов по дистанционно пилотируемым авиационным системам (RPAS), в целях разработки разумных политических рамок, направленных на смягчение угрозы, создаваемой БАС.

14.51 Комитет рассмотрел содержащееся в документе WP/238 Revision No. 1 предложение о создании механизма сертификации характеристик оборудования для обеспечения авиационной безопасности, который будет предусматривать технические требования и общие процедуры и методики испытаний передового оборудования для обеспечения авиационной безопасности. Ввиду быстрого развития и внедрения передового оборудования для обеспечения авиационной безопасности Исполнительный комитет согласился с тем, что такой механизм потребует более тщательного рассмотрения со стороны Группы экспертов AVSEC и Группы экспертов по кибербезопасности.

14.52 Отмечая вклад государств в реализацию инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*, а также достижения в области оказания помощи и поддержки государствам в обеспечении авиационной безопасности, Комитет принял к сведению содержащееся в документе WP/302 предложение ИКАО увеличить свою поддержку программ сотрудничества,

которые способствуют достижению приоритетов и желательных целей ГПАБ, особенно по завершении этапа восстановления после COVID-19 и с учетом трудностей, с которыми сталкиваются государства. Поскольку увеличение объема прямой помощи в значительной степени зависит от имеющихся ресурсов ИКАО, Комитет призвал государства, располагающие ресурсами, потенциалом и опытом, оказывать поддержку и помощь другим государствам, нуждающимся в поддержке осуществления, например, в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*, оказывая тем самым помощь глобальной отрасли гражданской авиации. Наконец, Комитет подчеркнул важность создания региональных и международных сетей и механизмов сотрудничества в целях содействия эффективному осуществлению стандартов авиационной безопасности, предусмотренных в Приложении 17.

14.53 Комитет признал, что серьезной проблемой в области авиационной безопасности на уровне государств является необходимость обеспечивать эффективное осуществление мер авиационной безопасности, как это было подчеркнуто в документе WP/243. Комитет признал, что этой цели можно добиться только посредством эффективного надзора, призванного создать безопасную глобальную авиационную сеть для защиты полетов гражданской авиации от актов незаконного вмешательства. В этой связи Комитет подчеркнул важную вспомогательную роль, которую региональные организации гражданской авиации могут играть для государств-членов в создании надежной и эффективной системы надзора за безопасностью полетов.

#### ***Резолюция по авиационной безопасности, которая будет принята Ассамблеей***

14.54 Совет представил документ WP/5 напомним, что в 2019 году на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО была принята резолюция A40-11 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности"*. В соответствии с пунктом 2 резолюции A40-11 сводное заявление должно пересматриваться на каждой очередной сессии Ассамблеи.

14.55 Завершая свою работу по этому пункту повестки дня, Комитет постановил представить на утверждение пленарного заседания согласованное Комитетом пересмотренное Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности с учетом полученных замечаний.

#### **Резолюция 14/1. 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 A40-11 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 A40-11 (добавления A–G включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 41-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 41-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 А40-11.

## 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* эволюционный характер угрозы террористических актов, включая угрозу, которую представляют собой скрытые взрывные устройства, нападения в неконтролируемых зонах, системы "земля – воздух", в том числе переносные зенитно-ракетные комплексы (ПЗРК), другие дистанционные атаки, химические угрозы, нападения с использованием беспилотных авиационных систем (БАС), нападения на систему грузовых перевозок в террористических целях, использование воздушного судна в качестве оружия, кибератаки и другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, включая, в частности, угрозу, создаваемую инсайдерами, серьезно сказывается 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 использование авиационного сектора для совершения различных уголовных действий, таких как незаконная перевозка по воздуху наркотиков и психотропных веществ, а также торговля людьми, дикой флорой и фауной и другими запрещенными товарами, может выявлять или усугублять уязвимости, которыми могут воспользоваться те, кто планирует осуществление актов незаконного вмешательства,

*напоминая* о резолюции А40-12 по Декларации по авиационной безопасности,

*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, Манаме (Бахрейн) в апреле 2014 года и в Куала-Лумпуре (Малайзия) в июле 2016 года,

*учитывая* резолюции 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) и 2617 (2021) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций (СБ ООН), касающиеся угроз международному миру и безопасности, создаваемых террористическими актами,

*учитывая* роль Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций (2006 г.) в качестве глобального инструмента стимулирования усилий по борьбе с терроризмом на национальном, региональном и международном уровне,

*учитывая* усилия ИКАО и ее государств-членов по реализации Глобальной контртеррористической стратегии ООН в целях активизации международных, региональных и национальных действий по борьбе с терроризмом, включая принятие практических мер по наращиванию потенциала государств-членов в области противодействия террористическим угрозам и повышению координации контртеррористических мероприятий, проводимых в рамках системы ООН,

*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,

*признавая* возрастание усилий, требуемых от государств-членов для достижения глобальных желательных показателей ГПАБ на 2023-й и 2030-й годы, при коллективной поддержке со стороны других государств-членов, ИКАО, региональных организаций, отрасли и всех остальных заинтересованных сторон,

*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,

*признавая* имеющуюся необходимость в содействии повышению осведомленности в вопросах авиационной безопасности и формированию государствами-членами, отраслью и другими заинтересованными сторонами полноценной и действенной культуры безопасности в авиации,

*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 второй 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-членов к авиационной безопасности и другим авиационным 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,

*признавая*, что ограничения и меры по охране здоровья населения, введенные из-за пандемии COVID-19, вызвали серьезные последствия для авиационной отрасли и что эти последствия должны учитываться ИКАО и государствами-членами при принятии решений о политике и мерах в области авиационной безопасности,

*вновь подтверждая* обязательства, принятые в декларации министров по итогам Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021), среди прочего, обеспечивать безопасное, надежное и упорядоченное транспортное сообщение и оперативную готовность авиации, а также обеспечивать долгосрочную жизнеспособность международной авиации и использовать опыт, накопленный в ходе нынешней и прошлых пандемий,

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 разрушение гражданских воздушных судов и гражданских аэропортов посредством систем "земля – воздух", атак с помощью БАС и других дистанционных атак, злонамеренного использования гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения, и гибель людей, находящихся на борту воздушного судна и на земле;

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

4. *призывает* все государства-члены подтвердить свою решительную поддержку последовательной политики ИКАО, принимая самые эффективные меры обеспечения безопасности в соответствии с требованиями и рекомендациями Приложения 17 "Безопасность" и связанными с безопасностью положениями Приложения 9 "Упрощение формальностей" 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 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 и 2482 СБ ООН в рамках своей соответствующей компетенции и совместно демонстрировать ведущую роль ИКАО в обеспечении защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства на глобальном уровне;

8. *просит* Генерального секретаря с учетом ведущей роли ИКАО в области обеспечения авиационной безопасности повысить значимость вопросов авиационной безопасности в ИКАО и ее региональных бюро и 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. *порукает* Совету обеспечить регулярный пересмотр ГПАБ Группой экспертов по авиационной безопасности, с тем чтобы план сохранял свою актуальность, указанные в нем приоритетные задачи были направлены на устранение существующих и зарождающихся угроз, и чтобы он продолжал служить полезным инструментом поддержки усилий государств-членов, направленных на полную реализацию положений Приложения 17 "Безопасность";

11. *порукает* Совету учитывать уроки, извлеченные в ходе реализации ГПАБ, в том числе изменения, произошедшие в авиационной отрасли вследствие пандемии COVID-19, при внесении уточнений в этот план для включения в него четких и коллективных целей и задач в области авиационной безопасности вместе с механизмом отслеживания достигнутого прогресса с использованием существующих процессов и инструментов для оказания помощи ИКАО, государствам-членам и заинтересованным сторонам в деятельности по неуклонному повышению уровня авиационной безопасности;

12. *порукает* Генеральному секретарю продолжать всесторонним образом рассматривать и совершенствовать планы и программы ИКАО в области авиационной безопасности с использованием консультативных механизмов с участием государств-членов и отрасли для обеспечения того, чтобы эти планы и программы по-прежнему служили своей намеченной цели и адаптировались к новым и возникающим проблемам в сфере авиационной безопасности с учетом инновационных подходов в целях их дальнейшего совершенствования или повышения их эффективности. О результатах рассмотрения, в том числе о любых рекомендациях, следует регулярно докладывать Совету;

13. *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 с учетом глобальных желательных показателей ГПАБ на 2023 и 2030 годы;

14. *настоятельно призывает* все государства-члены, отрасль и другие заинтересованные стороны продолжать принимать практические меры к развитию культуры безопасности в авиации в поддержку эффективной реализации мер обеспечения авиационной безопасности, а также содействовать повышению осведомленности в вопросах авиационной безопасности и формированию оптимального поведения всех организаций и лиц в контексте авиационной безопасности.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### **Международные документы в области воздушного права, принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений о пресечении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации**

#### *а) Международные документы в области воздушного права*

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что обеспечение защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства усилено Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 1963 год), Конвенцией о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 1970 год), Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1971 год), Протоколом о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию,*



дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1988 год), Конвенцией о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 1991 год), Конвенцией о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 2010 год), Протоколом, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 2010 год), Протоколом, изменяющим Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 2014 год), и двусторонними соглашениями о борьбе с такими актами,

1. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, стать участниками Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 1963 год), Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 1970 год), Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1971 год) и Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 1991 год), Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 2010 год), Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 2010 год), и Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Монреаль, 2014 год)<sup>1</sup>;

2. *призывает* государства-члены, 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-члены, изготавливающие пластические взрывчатые вещества, как можно скорее ввести практику маркировки таких взрывчатых веществ;

3. *просит* Генерального секретаря продолжать напоминать государствам-членам 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-членам, испытывающим трудности со вступлением в число участников этих документов.

б) *Принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений*

*Ассамблея,*

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

1. *призывает* государства-члены уделять особое внимание принятию надлежащих мер против лиц, совершающих, планирующих, спонсирующих, финансирующих акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, или способствующих их

---

<sup>1</sup> Перечни государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся на сайте [www.icao.int](http://www.icao.int) в разделе ICAO Treaty Collection

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 мер противодействия угрозам, в том числе включенных в Приложение 17 "*Безопасность*" и в связанные с безопасностью положения Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" со стороны 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 угрозы системам обработки авиагруза и почты в целом требуют глобального подхода к разработке и внедрению требований и передовой практики в сфере обеспечения безопасности, включая постоянное сотрудничество с соответствующими международными организациями, такими как Всемирная таможенная организация (ВТМО), 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, эксплуатантами воздушных судов и другими организациями 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 соотношения 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, учитывая любые непреднамеренные последствия для безопасности гражданской авиации,

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

*принимая во внимание*, что из-за пандемии COVID-19 в некоторых случаях могло быть необходимо временно снизить определенные требования в области авиационной безопасности,

*признавая* важность тщательной оценки и устранения рисков, связанных с возобновлением деятельности авиации, при особом внимании к рискам, возникающим в результате воздействия пандемии на персонал,

*принимая во внимание*, что из-за пандемии COVID-19 при устранении угроз и рисков для авиационной безопасности необходимо учитывать новые риски в области охраны здоровья, при этом обеспечивая равновесие между упрощением формальностей и устойчивостью,

*принимая во внимание*, что внедрение устойчивой культуры безопасности на всех уровнях, во всей авиационной системе 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 фактических данных и оценке риска, 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* все государства-члены, на индивидуальной основе и в рамках сотрудничества с другими государствами-членами, 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;

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

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

5. *рекомендует* государствам-членам уделить пристальное внимание недавно принятым Стандартам реагирования на инсайдерскую угрозу и обеспечить их эффективную реализацию в

своих соответствующих юрисдикциях, а также продолжать адаптировать и принимать меры против этой угрозы;

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, а также внедрения инновационных технологий, методов и процессов;

8. *рекомендует* государствам-членам и отрасли координировать свои усилия по совершенствованию досмотра в целях обеспечения авиационной безопасности, с тем чтобы сделать его более гибким в реагировании на новые угрозы, отлаженным и ориентированным на пассажиров, обеспечивая постоянное соответствие целям, указанным в Приложении 17 "Безопасность";

9. *призывает* государства-члены и все авиационные организации содействовать формированию полноценной и действенной культуры безопасности в авиации, включая разработку программ и кампаний повышения осведомленности работников и общественности в вопросах безопасности, подчеркивающих ответственность каждого за обеспечение безопасности;

10. *настоятельно призывает* государства-члены поддерживать компетентность, мотивацию и высокий уровень подготовки персонала и предпринимать действия, гарантирующие и поддерживающие профессиональные качества сотрудников, существовавшие до пандемии COVID-19;

11. *призывает* государства-члены осуществлять эффективный надзор, включая методы удаленной работы в тех случаях, когда ограничения или иные обстоятельства не позволяют проводить мероприятия по мониторингу на местах, за всеми аспектами их режимов авиационной безопасности в целях обеспечения эффективной и устойчивой реализации мер безопасности;

12. *рекомендует* государствам-членам в соответствии с их внутренним законодательством, правилами и программами авиационной безопасности и согласно соответствующим SARPS содействовать практическому осуществлению мер авиационной безопасности, с тем чтобы:

- a) по мере необходимости расширить существующие механизмы сотрудничества между государствами-членами 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 предметов и материалов и предотвращения провоза таких предметов и материалов на борту воздушных судов, обеспечивая неприкосновенность частной жизни и безопасность физических лиц;

- d) определить основанные на фактических данных и оценке риска, надлежащие и соразмерные с угрозой, эффективные, действенные, функционально жизнеспособные, экономически и эксплуатационно устойчивые меры авиационной безопасности, принимая во внимание их воздействие на пассажиров, экипаж 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-членами в целях повышения общего уровня безопасности авиагруза и почты;
  - vii. расширения инициатив по активизации деятельности, связанной с укреплением потенциала и инновациями в сфере обеспечения безопасности авиагруза и почты;
- f) учитывать потенциальное использование не по назначению беспилотных авиационных систем и применять соответствующие меры безопасности в целях предотвращения их использования в актах незаконного вмешательства;
- g) обеспечить постоянное проведение оценок угрозы и факторов риска в области авиационной безопасности для полетов гражданской авиации в пределах их соответствующих территорий и в воздушном пространстве над ними, использовать эти оценки для предоставления надлежащей информации в целях разработки контрмер и внесения коррективов в положения политики в области авиационной безопасности, а также своевременно предоставлять соответствующим заинтересованным сторонам информацию 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, связанных с зонами 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 его допуском к охраняемым зонам и не подлежащей разглашению информации об авиационной безопасности, учитывая воздействие пандемии COVID-19 и возможное появление новых или усугубление существующих уязвимостей, связанных с инсайдерами, в результате пандемии;

13. *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;

14. *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 в целях сокращения дублирования;

15. *просит* ИКАО:

- 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-членов, 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, основанные на фактических данных и оценке риска;
- d) содействовать разработке взаимно признаваемых процедур для оказания государствам-членам 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 продолжающемся обмене информацией в отношении их соответствующих систем авиационной безопасности;
- e) продолжать в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности и Группой экспертов по кибербезопасности изучать другие угрозы и факторы риска, включая киберугрозы авиационной безопасности, факторы риска в неконтролируемых зонах аэропортов и безопасность системы организации воздушного движения;

16. *порукает* Генеральному секретарю 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;

17. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить периодическое рассмотрение и обновление *Заявления ИКАО о глобальном контексте риска* (Дос 10108), предоставляющего методику 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 соответствии с положениями Дос 10108, в любые рекомендации по принятию новых или измененных мер авиационной безопасности в Приложение 17 или в любой другой документ ИКАО;

18. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить привлечение специалистов в соответствующих областях к оценке рисков для авиационной безопасности и разработке SARPS, технических требований, инструктивного материала и других средств рассмотрения проблем авиационной безопасности, включая координацию с другими группами экспертов;

19. *порукает* Совету анализировать на постоянной основе круг полномочий Группы экспертов по авиационной безопасности и установить порядок процедуры в целях устранения ограничений для рассмотрения Группой экспертов всего спектра связанных с авиационной безопасностью вопросов;

20. *порукает* Генеральному секретарю и впредь принимать меры к тому, чтобы авиационная безопасность играла подобающую ей роль основополагающего принципа и функциональной составляющей деятельности Секретариата ИКАО, соответствующую ее чрезвычайной важности в совершенствовании, обеспечении устойчивости и безопасном и упорядоченном развитии международной гражданской авиации.

## **ДОБАВЛЕНИЕ D**

### **Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ) успешно отвечает требованиям добавления D к резолюции А40-11,

*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-членами 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-МНМ доказала свою важную роль в качестве эффективного инструмента выявления проблем авиационной безопасности и выработки рекомендаций по их решению и что эта Программа продолжает пользоваться поддержкой государств-членов, побуждая их предпринимать дальнейшие усилия по выполнению своих международных обязательств в сфере авиационной безопасности,

*принимая во внимание*, что результаты проверок, проводимых в рамках УППАБ-МНМ, являются основным показателем состояния дел в области обеспечения авиационной безопасности на глобальном и региональном уровнях, а также в отдельных государствах-членах и что сводные данные УППАБ-МНМ помогают определить, достигают ли государства-члены желательных показателей ГПАБ,

*признавая*, что эффективная реализация планов корректирующих действий государств по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок УППАБ-МНМ, 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-членов 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 согласованной стратегии содействия оказанию помощи государствам-членам через посредство Комиссии Секретариата высокого уровня по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга,

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

*признавая*, что воздействие пандемии COVID-19 и ограниченность ресурсов привели к ограничению частоты проведения проверок,

*напоминая* о том, что 40-я сессия Ассамблеи поручила Совету представить доклад об общем ходе реализации МНМ в рамках УППАБ,

1. *отмечает*, что УППАБ-МНМ играет основополагающую роль в повышении уровня глобальной авиационной безопасности за счет проведения проверок и непрерывного мониторинга эффективности обеспечения авиационной безопасности государствами-членами;



2. *просит* Генерального секретаря обеспечить, чтобы в рамках УППАБ-МНМ продолжалось содействие проведению оценки и измерению устойчивого и эффективного внедрения Стандартов Приложения 17, включая при необходимости основанные на оценке риска подходы к их соблюдению, а также связанных с авиационной безопасностью Стандартов Приложения 9, чтобы приоритетность аудита определялась с учетом риска и чтобы в рамках УППАБ-МНМ своевременно устранялись серьезные недостатки;

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

4. *просит* Совет обеспечить дальнейшее проведение УППАБ-МНМ с предоставлением достаточного объема ресурсов и контроль за соответствующей деятельностью в ходе мониторинга возможности государств-членов создавать и поддерживать в устойчивом состоянии системы авиационной безопасности во исполнение связанных с авиационной безопасностью Стандартов ИКАО, а также реализацию планов корректирующих действий в целях своевременного устранения недостатков, выявленных по итогам проверок по линии УППАБ-МНМ;

5. *принимает к сведению* работу, проделанную Секретариатом ИКАО в консультации с государствами-членами по анализу сферы охвата и методологии УППАБ-МНМ, и настоятельно призывает Секретариат и впредь повышать эффективность этой программы в консультации с Исследовательской группой Секретариата по УППАБ-МНМ;

6. *одобряет* политику ограниченного раскрытия результатов проверок по линии УППАБ-МНМ, включая оперативное уведомление 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) подготавливая и представляя в ИКАО всю необходимую документацию в установленные сроки до проведения мероприятий УППАБ-МНМ, назначенных ИКАО;
- c) содействуя работе групп УППАБ-МНМ во время проведения мероприятий по линии УППАБ-МНМ;
- d) подготавливая и представляя соответствующий план корректирующих действий по устранению недостатков, выявленных в ходе мероприятий УППАБ-МНМ;
- e) выполняя эти корректирующие действия в сроки, согласованные государствами-членами и ИКАО;

8. *просит* Генерального секретаря обеспечить долгосрочную финансовую устойчивость УППАБ-МНМ, приняв меры к тому, чтобы как можно скорее учесть потребности в финансировании ее комплектования персоналом и мероприятий в бюджете Регулярной программы;

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

## 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* Генеральному секретарю содействовать расширению усилий государств-членов и других авиационных предприятий по всему миру в целях предоставления эффективной технической помощи и поддержки государствам-членам путем стимулирования согласованной, целенаправленной и приоритетной деятельности по наращиванию 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* Генеральному секретарю обеспечить использование взносов, выделенных на деятельность по поддержке внедрения и развития в области авиационной безопасности, исключительно для деятельности в этой области;

4. *настоятельно призывает* те государства-члены, которые имеют возможность сделать это, способствовать осуществлению эффективной и целенаправленной деятельности по наращиванию потенциала в области авиационной безопасности. Такая деятельность должна включать в себя подготовку кадров, оказание технической помощи и поддержки внедрения и развития, передачу технологий и предоставление других необходимых ресурсов, 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 рассмотреть вопрос об обращении за помощью и к другим международным организациям для удовлетворения своих потребностей в области

технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;

7. *настоятельно призывает* 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* Генеральному секретарю содействовать, насколько это возможно, координации программ и мероприятий по оказанию помощи, в том числе путем сбора всей доступной информации о таких инициативах;

9. *порукает* 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* Генерального секретаря обновить и усовершенствовать программу ИКАО по подготовке 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 мероприятиях программы ИКАО по подготовке в области авиационной безопасности;

13. *просит* Генерального секретаря контролировать, развивать, популяризировать, поддерживать, обеспечивать функционирование и регулярно переоценивать сеть учебных центров ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ), обеспечивая соблюдение требований к подготовке 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-членов в соответствии с международными документами в области воздушного права 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-членами,

*принимая во внимание*, что многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой главную юридическую 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-членами, 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* ИКАО содействовать реализации инициатив, позволяющих создавать технологические платформы для обмена информацией по авиационной безопасности между государствами-членами;

6. *просит* ИКАО и впредь:

- a) призывать государства-члены сообщать о своем опыте сотрудничества 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-членами и поощрения эффективной передачи государствами-членами 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-членами и соответствующими международными и региональными организациями эффективных глобальных ответных мер,

*отмечая* разработку Глобального договора Организации Объединенных Наций по координации контртеррористической деятельности, способствующего выработке общего подхода ООН к оказанию поддержки государствам-членам в осуществлении Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций и соответствующих резолюций и мандатов ООН,

1. *предлагает* Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международному агентству по атомной энергии (МАГАТЭ), Международной организации уголовной полиции (ИКПО-ИНТЕРПОЛ), Международной морской организации (ИМО), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Исполнительному директорату Контртеррористического комитета Организации Объединенных Наций (ИДКТК ООН), 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 организации гражданской авиации (АКАО), 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 продолжать сотрудничество с Контртеррористическим комитетом (КТК) Организации Объединенных Наций в области авиационной безопасности и управления процедурами пограничного контроля в рамках деятельности по борьбе с терроризмом в глобальном масштабе и поручает Генеральному секретарю использовать практический опыт Организации для оказания помощи Исполнительному директорату Контртеррористического комитета (ИДКТК) ООН при посещении стран в целях оценки усилий государств-членов по борьбе с терроризмом, включая достигнутый прогресс, сохраняющиеся недостатки и приоритетные области с точки зрения потребностей в технической помощи, а также определения связанных с терроризмом тенденций, проблем и передовой практики, применяемой в реализации соответствующих резолюций Совета Безопасности;

3. *порукает* Генеральному секретарю использовать практический опыт Организации в области обеспечения авиационной безопасности и управления процедурами пограничного контроля для поддержки работы механизма Глобального договора ООН по координации контртеррористической деятельности, способствующего выработке общего подхода ООН к предотвращению терроризма и борьбе с ним, а также оказания помощи Контртеррористическому управлению ООН (КТУ ООН) в его усилиях по предоставлению государствам-членам технической помощи и поддержки в наращивании потенциала, обеспечивая при этом координацию деятельности по оказанию помощи во избежание дублирования усилий и в целях обеспечения эффективного использования ресурсов.

---

### ***Авиационная кибербезопасность***

14.56 В документе WP/22 Совет представил обновленную информацию о работе ИКАО в области авиационной кибербезопасности в течение последнего трехгодичного периода и предложил пересмотренную резолюцию Ассамблеи, которая заменит резолюцию A40-10 *"Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"*.

14.57 ИКАО является надлежащим форумом для рассмотрения вопросов авиационной кибербезопасности на глобальной, согласованной, целостной и междисциплинарной основе. В этой связи Комитет с удовлетворением отметил развитие работы ИКАО в области авиационной кибербезопасности в течение последнего трехгодичного периода и высоко оценил деятельность ИКАО и ее групп экспертов. В частности, Комитет приветствовал принятие и внедрение в ИКАО усовершенствованной структуры внутреннего управления в области авиационной кибербезопасности, а также непрерывную разработку политики, положений, инструктивных материалов и мер по укреплению потенциала и инициатив по повышению осведомленности в области авиационной кибербезопасности. Кроме того, Комитет постановил рекомендовать пленарному заседанию принять резолюцию 14/2 вместо резолюции A40-10 *"Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации"*.

14.58 Комитет признал важность разработки инструктивных материалов для оценки киберугроз, а также постоянного укрепления системы авиационной кибербезопасности ИКАО, внедрения культуры кибербезопасности, разработки инициатив по наращиванию потенциала и проведения мероприятий по кибербезопасности, как об этом говорится в документе WP/74. Комитет далее отметил работу, проделанную ИКАО по подготовке анализа пробелов на основе комплексного обзора 16 Приложений к Чикагской конвенции в целях выявления потенциальных пробелов в

SARPS ИКАО, что будет способствовать укреплению защиты и устойчивости сектора гражданской авиации. В этой связи Комитет рекомендовал Совету ИКАО направить предложения, содержащиеся в документе WP/74, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

14.59 Комитет признал важность разработки инициатив по наращиванию потенциала и включению вопросов авиационной кибербезопасности в кадровые стратегии организаций в целях повышения компетентности авиационного персонала в области авиационной кибербезопасности, как об этом говорится в документе WP/151. Он также признал необходимость оказания малым государствам поддержки в наращивании потенциала и наставничества, о чем говорится в документе WP/158, в целях обеспечения глобального всеобъемлющего и согласованного подхода к вопросам авиационной кибербезопасности. В этой связи Комитет рекомендовал Совету ИКАО направить предложения, содержащиеся в документах WP/151 и WP/158, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

14.60 Комитет признал необходимость того, чтобы государства приняли и внедрили культуру кибербезопасности гражданской авиации, о которой говорится в документе WP/231. В этой связи Комитет рекомендовал Совету ИКАО направить предложения, содержащиеся в документе WP/231, на рассмотрение соответствующим группам экспертов ИКАО и рекомендовать государствам использовать инструктивные материалы ИКАО по теме "Культура кибербезопасности в гражданской авиации" для поддержки их усилий по внедрению эффективной и надежной культуры авиационной кибербезопасности.

14.61 Комитет обсудил содержащееся в документе WP/241 предложение, касающееся рекомендации государствам использовать принцип нулевого доверия в своих системах управления информационной безопасностью (ISMS) и просить Группу экспертов по кибербезопасности разработать техническое руководство по использованию этого принципа в ISMS. В этой связи Комитет признал преимущества принципов нулевого доверия. Комитет далее отметил, что Группа экспертов по кибербезопасности рассматривает вопрос о разработке руководства по оценке киберугроз и управлению ими, которое будет включать инструктивные материалы по использованию различных методов и принципов в поддержку киберзащиты и устойчивости гражданской авиации. В этой связи Комитет рекомендовал Совету направить предложения, содержащиеся в документе WP/241, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

14.62 Комитет обсудил содержащиеся в документе WP/281 предложения, касающиеся создания надлежащей структуры управления авиационной кибербезопасностью. В этой связи Комитет согласился с необходимостью разработки государствами надлежащей структуры управления для координации регулирующих и надзорных функций в сфере авиационной кибербезопасности в различных областях авиации и обеспечения координации этой деятельности с авиационными и неавиационными учреждениями и заинтересованными сторонами на национальном уровне. Однако ввиду наличия в государствах различных структур управления, занимающихся регулированием и надзором в сфере безопасности полетов, авиационной безопасности, эффективности и кибербезопасности, Комитет признал необходимость предоставления государствам гибкости при определении соответствующего национального органа по авиационной кибербезопасности. Комитет также рекомендовал Совету направить предложения, содержащиеся в документе WP/281, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

14.63 Комитет обсудил предложение о том, чтобы просить Группу экспертов по кибербезопасности разработать инициативы в области наращивания потенциала и культуры кибербезопасности, ориентированные на персонал аэронавигационных служб в кризисные периоды, как об этом говорится в документе WP/374. Комитет признал важность постоянного развития инициатив в сфере наращивания потенциала и культуры кибербезопасности во всех областях

гражданской авиации, включая аэронавигационное обслуживание. Комитет далее признал, что инициативы по наращиванию потенциала и деятельность в области культуры кибербезопасности должны осуществляться на постоянной основе независимо от кризисов. В этой связи Комитет призвал ИКАО продолжать разработку своих инициатив в области наращивания потенциала и культуры кибербезопасности в целях оказания поддержки государствам и заинтересованным сторонам в решении проблем авиационной кибербезопасности и рекомендовал Совету направить предложения, содержащиеся в документе WP/374, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

14.64 Комитет обсудил предложение обратиться к ИКАО с просьбой разработать iPack по авиационной кибербезопасности, изложенное в документе WP/416. Комитет далее отметил проблемы, связанные с разработкой компонента помощи в рамках такого iPack, в соответствии с которыми будет сложно разработать общий пакет помощи государствам с учетом различных структур управления в государствах в области авиации и кибербезопасности с точки зрения обязанностей и порядка представления официальной отчетности. В этой связи Комитет рекомендовал Совету ИКАО направить предложения, содержащиеся в документе WP/416, соответствующим группам экспертов ИКАО для возможного рассмотрения и создания инструктивного материала по разработке такого iPack.

14.65 Комитет принял к сведению документ WP/64 и признал необходимость координации работы в области авиационной кибербезопасности между различными группами экспертов ИКАО, и эту задачу, как ожидается, будет решать новая структура управления, утвержденная Советом ИКАО, в частности Специальный координационный комитет Совета по кибербезопасности. Комитет также рекомендовал Совету направить предложения, содержащиеся в документе WP/64, на рассмотрение соответствующих групп экспертов ИКАО.

## **Резолюция 14/2. Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что глобальная система авиации представляет собой чрезвычайно сложную и интегрированную систему, включающую в себя системы, которые имеют критически важное значение для безопасности полетов и безопасности гражданской авиации,

*принимая к сведению,* что авиационная отрасль все больше зависит от наличия, целостности и конфиденциальности информации, данных и систем,

*учитывая,* что киберугрозы для гражданской авиации быстро и постоянно изменяются, что авиация по-прежнему представляет собой цель для правонарушителей как в киберпространстве, так и в физическом пространстве, а также то, что масштаб киберугроз может достичь уровня, на котором может быть нанесен вред критически важным системам гражданской авиации во всем мире,

*признавая,* что не все события в области кибербезопасности, имеющие негативное воздействие на безопасность полетов гражданской авиации, носят противоправный и/или злонамеренный характер,

*признавая* многогранность и комплексный характер вызовов и решений в области кибербезопасности и отмечая способность киберрисков одновременно воздействовать на широкий круг авиационных 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 международные правовые рамки в целях борьбы с кибератаками на международную гражданскую авиацию как с преступлениями, и, следовательно, широкая ратификация государствами этих документов обеспечит предотвращение таких нападений и наказание за них в любой точке мира,

*подтверждая* важность и безотлагательность решения проблем кибербезопасности и киберустойчивости критически важных систем гражданской авиации и ее данных и информации от киберугроз и опасностей, в том числе в контексте гражданской и военной авиации,

*рассматривая* необходимость совместной работы по созданию эффективной и координированной глобальной основы для решения проблем кибербезопасности в авиации и поддержки кибербезопасности и киберустойчивости глобальной системы авиации к киберугрозам, которые могут подрывать основы безопасности полетов и/или авиационной безопасности гражданской авиации,

*признавая* руководящую роль и деятельность ИКАО в области авиационной кибербезопасности и киберустойчивости, вносящих значительный вклад в комплексный подход к этому вопросу в рамках различных авиационных дисциплин,

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

*признавая* важность разработки четких национальных процессов управления и подотчетности в отношении кибербезопасности гражданской авиации, включая назначение компетентного национального органа, отвечающего за авиационную кибербезопасность и действующего в координации с соответствующими национальными органами и учреждениями,

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

1. *настоятельно призывает* государства-члены принять и ратифицировать Конвенцию 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) как способ противостоять кибератакам на гражданскую авиацию;
2. *призывает* государства и заинтересованные стороны отрасли предпринять следующие меры по решению проблемы киберугроз в сфере гражданской авиации:
  - a) осуществлять стратегию авиационной кибербезопасности ИКАО и использовать план действий ИКАО по обеспечению кибербезопасности в качестве инструмента поддержки процесса реализации стратегии кибербезопасности в авиации;
  - b) назначить компетентный полномочный орган по кибербезопасности в авиации и определить порядок взаимодействия между таким органом и соответствующими национальными учреждениями;

- c) определить круг обязанностей национальных органов и заинтересованных сторон отрасли применительно к кибербезопасности в гражданской авиации;
  - d) подготовить и внедрить надежную систему управления факторами риска кибербезопасности, основанную на соответствующей практике управления факторами риска для безопасности полетов и авиационной безопасности, и принять основанный на оценке рисков подход к защите от киберугроз критически важных систем, информации и данных гражданской авиации;
  - e) разработать принципы и инструменты и выделять ресурсы для обеспечения следующих требований к критически важным авиационным системам: должна быть обеспечена структурная безопасность систем; системы должны быть устойчивыми; данные должны быть защищенными и доступными при хранении и в процессе передачи; должны быть внедрены методы мониторинга систем и выявления инцидентов и представления сообщений о них; должны быть разработаны и использоваться планы действий по восстановлению после инцидентов; необходимо проводить судебно-криминалистический анализ киберинцидентов;
  - f) 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;
  - g) поощрять сотрудничество гражданских/военных органов в целях определения, защиты и мониторинга общих уязвимых мест и потоков данных в процессе взаимосвязи гражданских и военных авиационных систем и сотрудничать в деле реагирования на общие киберугрозы и восстановления после киберинцидентов;
  - h) 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;
  - i) создавать и внедрять в отрасли гражданской авиации жизнестойкую культуру кибербезопасности;
  - j) рекомендовать государствам продолжать вносить вклад в деятельность ИКАО по разработке международных стандартов, стратегий и передовой практики для содействия повышению уровня авиационной кибербезопасности и киберустойчивости;
  - k) продолжать сотрудничать в разработке программы ИКАО в сфере кибербезопасности согласно единому, комплексному и функциональному подходу, включающему области безопасности полетов, авиационной безопасности, упрощения формальностей, аэронавигации, связи, наблюдения, организации воздушного движения, эксплуатации воздушных судов, летной годности и другие соответствующие дисциплины;
3. *порукает ИКАО:*
- a) продолжать пропагандировать всеобщее принятие и ратификацию 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);

- b) продолжать обеспечивать междисциплинарный подход к рассмотрению и координации вопросов кибербезопасности и киберустойчивости с помощью нового механизма ИКАО для решения проблемы авиационной кибербезопасности.

---

### **Пункт 15 повестки дня. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга**

15.1 На своем восьмом заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о реализации, последних мероприятиях и эволюции механизма непрерывного мониторинга в рамках универсальных программ проверок на основе доклада Совета о реализации механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках программ проверок (A41-WP/7), доклада об эволюции механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и анализа функционирования внедренного механизма (A41-WP/27). Кроме того, государства и международные организации представили еще 10 документов: WP/379, 202, 59, 309, 457, 386, 558, 598, 488 и 212.

#### **Обсуждение**

##### *Реализация механизма непрерывного мониторинга (МНМ) ИКАО в рамках программ проверок*

15.2 В ходе обсуждения документа WP/7 государства выразили решительную поддержку деятельности по реализации обеих программ проверок, а также приверженности постоянному совершенствованию с помощью различных созданных механизмов, включая Исследовательскую группу Секретариата (SSG) по МНМ Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ). Комитет выразил свою благодарность всем государствам за оказание поддержки реализации программ проверок посредством прикомандирования экспертов и других добровольных взносов.

15.3 Комитет выразил признательность ИКАО и государствам-членам за их усилия и успешную реализацию как МНМ-УППКБП, так и МНМ-УППАБ, особенно с учетом проблем, возникших во время пандемии COVID-19. Комитет принял к сведению доклад о ходе работы и приветствовал усилия по координации реализации и деятельности программ проверок ИКАО. Комитет также отметил необходимость продолжения усилий по совершенствованию МНМ-УППАБ, в частности, в отношении будущих поправок к вопросам протокола. Комитет настоятельно призвал ИКАО по мере необходимости в приоритетном порядке выделять ресурсы на осуществление программ проверок и призвал государства-члены продолжать всестороннее участие в этих программах Организации, поощряя их к продолжению оказания поддержки реализации этих инициатив добровольными взносами.

##### *Эволюция МНМ-УППКБП*

15.4 Комитет признал эффективность, актуальность и устойчивость МНМ-УППКБП, реализуемых в его рамках мер по повышению уровня безопасности полетов в глобальном масштабе и плана развития, осуществляемого по четырем направлениям работы, информация о которых приводится в документе WP/27. Комитет с одобрением воспринял информацию о деятельности,

запланированной в рамках процесса совершенствования организации, включая обзор и обновление директивных документов, таких как *Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Doc 9735), а также о реализации рекомендаций Группы экспертов по структурированному анализу осуществления МНМ-УППКБП (GEUSR), обзор эффективности которых будут проведен. Кроме того, Комитет согласился с тем, что деятельность по выполнению утвержденных рекомендаций Специальной консультативной группы по УППКБП (USOAP-AG) и соответствующих рекомендаций Конференции высокого уровня по COVID-19 будет осуществляться по двум направлениям. В заключение Комитет выразил признательность за выполненную совместно со Всемирной продовольственной программой работу в рамках специального Меморандума о взаимопонимании.

15.5 В документе WP/379, представленном Камеруном, и документе WP/202, представленном Индонезией, обращено внимание на необходимость проведения ИКАО оценки планов корректирующих действий (САР), представленных с использованием онлайн-платформ в течение установленного периода времени. Комитет отметил, что государства не уверены в возможности реализовать САР, представленные в ИКАО, в связи с задержкой осуществления ИКАО процесса обзора и подтверждения принятия САР. Комитет согласился с тем, что ИКАО следует внести изменения в свой план развития, с тем чтобы он предусматривал совершенствование процесса мониторинга и оценки САР в целях выявления основных причин таких задержек и принятия мер реагирования в установленные сроки. Было отмечено, что информация о сроках признания приемлемости планов будет отражена в соответствующих директивных документах, таких как *Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов* (Doc 9735).

15.6 Парагвай представил документ WP/59, соавторами которого выступили Чили, Колумбия, Гайана, Панама, Перу, Суринам, Уругвай и Венесуэла (Боливарианская Республика), в котором он поделился своим опытом оказания влияния на показатель эффективной реализации (ЕІ) посредством использования пересмотренных и/или обновленных вопросов протокола (ВП) в государствах, уже прошедших проверку в рамках МНМ-УППКБП до пересмотра ВП. Комитет отметил, что изменения ВП могут оказать влияние на ЕІ во всех государствах, например изменения, обусловленные выполнением рекомендаций GEUSR. Было рекомендовано применять в рамках МНМ-УППКБП соответствующие принципы аудита, позволяющие отслеживать реализацию выводов, сделанных на основе измененных ВП. Комитет согласился с тем, что ИКАО следует внести изменения в свой план развития, с тем чтобы предусмотреть проведение анализа будущих изменений ВП, применение его результатов к деятельности в рамках УППКБП и оценку показателей ЕІ в ходе предстоящего обзора эффективности деятельности GEUSR. Была сделана рекомендация о подготовке дополнительной информации для государств, поясняющей изменения, внесенные в ВП.

15.7 АКГА представила документ WP/309 от имени 54 африканских государств, в котором содержится предложение о разработке альтернативной методики, способствующей оказанию поддержки государствам в выполнении всех требований ВП ИКАО, касающихся расследования авиационных происшествий и инцидентов (AIG), в отсутствие фактического авиационного происшествия. Были также отмечены позитивные сдвиги в решении проблемы нехватки проверяющих AIG, что обусловлено разработкой этой новаторской методики. Комитет согласился внести изменения в свой план развития, предусматривающие рассмотрение вопроса о разработке альтернативной методики проверки систем расследования авиационных происшествий и инцидентов государств с целью более полного учета возможностей государств в отсутствие авиационных происшествий. Был согласован вопрос о том, что в рамках этой инициативы будут рассмотрены самые современные технологии и инновационные разработки, такие как использование тренажеров.

15.8 Комитет признал заинтересованность африканского сообщества в эволюции МНМ-УППКБП в целях более полного удовлетворения потребностей государств-членов, о чем говорится в документе WP/457, и принял к сведению информацию о том, что в ходе своей 225-й сессии Совет ИКАО рассмотрел меры а), b) и c), описание которых приводится в этом документе. Участникам заседания напомнили о том, что предложенные меры согласуются с рекомендациями, утвержденными USOAP-AG, с учетом поправок, внесенных в результате проведения консультаций с государствами. В отношении пункта d) документа WP/457 было отмечено, что в современной практике запрос на предоставление обязательной информации (MIR) никогда не используется только вследствие переноса проверки. Комитет далее рекомендовал ИКАО не выпускать MIR и затем сообщение о вопросе, вызывающем значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), только на основании переноса или отмены мероприятия в рамках УППКБП.

15.9 Были приняты к сведению информационные документы: WP/386 о реорганизации системы нормативного надзора в Пакистане, WP/558, представленный Сейшельскими Островами и посвященный устранению недостатков, выявленных ИКАО в ходе ее деятельности по контролю за обеспечением безопасности полетов, и WP/598, представленный ИФАЛДА в связи положениям ВП УППКБП, касающимися отправки рейсов.

#### *События, связанные с МНМ-УППАБ*

15.10 Венесуэла (Боливарианская Республика) представила документ WP/488, поддержанный Боливией (Многонациональным Государством), Колумбией, Коста-Рикой, Панамой, Перу и Уругваем, в котором говорится о важности укрепления знаний и понимания проверяющими, работающими в рамках МНМ-УППАБ, аспектов кибербезопасности, с тем чтобы они могли проводить объективные и технические оценки применимых стандартов. В добавлении к документу WP/488 также обращается внимание на рекомендуемые области знаний и опыта, признанные необходимыми для оценки кибербезопасности группами проверяющих, осуществляющих МНМ-УППАБ, и предлагается содержание, которое может быть отражено в будущих инструктивных или учебных материалах по этой тематике. В ходе обсуждения дано разъяснение относительно того, что предлагаемый в этом документе уровень подготовки персонала превышает уровень, необходимый для полной оценки соответствия Стандарту 4.9.1 Приложения 17. Более того, Секретариат пояснил, что проверка соблюдения этого Стандарта в основном ориентирована на рассмотрение нормативных и организационных вопросов, а не вопросов, касающихся внедрения самих систем обеспечения кибербезопасности.

15.11 В документе WP/212 АКГА отметила улучшения, внесенные в МНМ-УППАБ в сотрудничестве с SSG по МНМ-УППАБ, которые включают безопасную передачу информации, и подчеркнула важность осуществления мониторинга в режиме реального времени за реализацией CAP и работы, проделанной в рамках всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (план AFI SECFAL). В документе WP/212 также содержится предложение о децентрализации руководства группой проверяющих МНМ-УППАБ до уровня региональных бюро ИКАО. Государства поддержали мнение о необходимости получения актуальной информации о результатах проверок, однако некоторые члены Комитета, поддержанные Секретариатом, указали на то, что проведение проверок региональными сотрудниками ИКАО создаст проблемы конфликта интересов, учитывая, что эти сотрудники также отвечают за оказание помощи. Было внесено предложение о том, что группе SSG следует провести критический обзор процесса децентрализации и определения приоритетов деятельности по проведению проверок. Возможность обновлять CAP в режиме онлайн также позволила бы получить более четкое представление о статусе внедрения стандартов государствами.

15.12 Комитет принял к сведению документы WP/212 и WP/488 и настоятельно призвал государства-члены сотрудничать с ИКАО в области представлении отчетов о ходе реализации САР, включая определенные приоритетные действия. Комитет поручил Совету продолжить мониторинг работы, проделанной SSG для постоянного совершенствования УППАБ-МНМ, включая аспекты, связанные с обновлением САР и подготовкой персонала, осуществляющего проверки в рамках МНМ-УППАБ.

**Пункт 16 повестки дня. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха. Политика и стандартизация**

16.1 На своем втором заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос об охране окружающей среды на основе подготовленных Советом докладов о ходе работы Организации, касающейся общих положений, авиационного шума и качества местного воздуха (WP/93) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции А40-17 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (WP/95). Кроме того, государства и наблюдатели представили 3 документа: WP/163, WP/168 и WP/209.

16.2 В рабочем документе WP/93 Revision No. 1 Совет сообщил о прогрессе в области гражданской авиации и окружающей среды, достигнутом ИКАО после 40-й сессии Ассамблеи, включая имеющиеся и будущие тенденции в авиации в области авиационного шума и эмиссии, о ходе разработки Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и инструктивного материала по окружающей среде, а также о соответствующих событиях в других органах Организации Объединенных Наций и международных организациях.

16.3 В рабочем документе WP/95 Совет представил предложение о поправках к резолюции Ассамблеи А40-17 в свете событий, произошедших после предыдущей сессии Ассамблеи. Предлагаемые изменения в основном обусловлены результатами работы, проведенной ИКАО в сотрудничестве с другими организациями, а также итогами деятельности Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР).

16.4 Комитет признал существенный прогресс, достигнутый Организацией после последней сессии Ассамблеи в решении проблем, связанных с воздействием шума, качеством местного воздуха и глобальной эмиссией и поручил ИКАО внимательно следить за инновационными технологиями и более экологически чистыми источниками энергии для авиации и подготовиться к своевременным обновлениям и разработке соответствующих экологических Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и инструктивного материала, при необходимости.

16.5 В рабочем документе WP/168 Китай и 54 государства – члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) отметили прогресс, достигнутый в течение цикла работы САЕР/12, и приветствовали процесс "параллельного ужесточения требований", направленный на решение проблемы взаимозависимости стандартов экологической сертификации. Эти государства считают также, что в процессе установления стандартов САЕР необходимо продолжать и обновлять анализ, основанный на данных, и необходимо повысить прозрачность используемой модели и базы данных для повышения достоверности результатов, полученных на основе изучения экологических тенденций и анализа затрат и выгод. Государства также рекомендовали присвоить высокий приоритет работе САЕР по новым типам самолетов исключительно для анализа "параллельного ужесточения требований" стандартов эмиссии CO<sub>2</sub> воздушных судов.

16.6 В отношении процесса САЕР и его прозрачности авторы уточнили, что модели и базы данных, используемые САЕР для анализа ужесточения требований, представлены на общедоступном веб-сайте ИКАО, и все они валидируются САЕР перед использованием в анализе ужесточения требований. В связи с этим государствам-членам было предложено активно участвовать в процессах САЕР и становиться членами САЕР или государствами-наблюдателями. Что касается применимости стандартов "параллельного ужесточения требований", анализируемых САЕР, было отмечено, что текущая рабочая программа САЕР, утвержденная Советом ИКАО, уже включает в качестве одного из приоритетов рассмотрение применимости "параллельного ужесточения требований" к новым типам самолетов.

16.7 Комитет отметил поддержку, которую САЕР оказывает деятельности ИКАО в области охраны окружающей среды, и отметил общий консенсус в отношении необходимости повышения прозрачности работы САЕР. Комитет отметил, что все поднятые технические вопросы являются актуальными и рассматриваются САЕР в рамках ее нынешней программы работы. Комитет согласился, что САЕР следует продолжать выполнение своей программы работы, и обратился к Совету с просьбой направлять работу САЕР наиболее эффективным образом.

16.8 В документе WP/209 Сальвадор при поддержке государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представил прогресс, достигнутый регионом Латинской Америки в области охраны окружающей среды благодаря проактивному продвижению инициатив по улучшению экологических показателей, мерам по снижению уровня авиационного шума, повышению качества местного воздуха, сокращению эмиссии парниковых газов и планированию аэропортовых объектов. Государства также подчеркнули постоянную потребность в наращивании потенциала государств посредством проведения семинаров и практикумов по охране окружающей среды, а также в предоставлении развивающимся государствам доступа к финансированию, подготовке кадров и передаче технологий.

16.9 Комитет приветствовал усилия и инициативы латиноамериканских государств для решения проблемы воздействия авиационного шума и эмиссии согласно соответствующим SARPS и инструктивным материалам ИКАО по вопросам окружающей среды, однако он также уточнил, что в проекте резолюции Ассамблеи (прилагаемой к документу WP/95) в пункте 8 добавления А постановляющей части уже содержится просьба к ИКАО обеспечить дальнейшее наращивание потенциала, например посредством проведения семинаров и практикумов, в том числе в координации с региональными бюро.

16.10 Комитет принял к сведению информационный документ WP/163, представленный Ираном (Исламской Республикой), о его исследованиях по оценке шума в ангарах для технического обслуживания воздушных судов.

16.11 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

**Резолюция 16/1. 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 А40-17 Ассамблея постановила и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды,

*принимая во внимание*, что резолюция А40-17 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

*учитывая* необходимость отразить события, происшедшие после 40-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией А41-22 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюцией А41-хх "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 41-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 Д. 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 А41-21 *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата* и резолюцией и А41-22 *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 А40-17, А40-18 и А40-19.

## **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 топливо-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,

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

*принимая во внимание*, что организация и планирование воздушного пространства могут играть роль в решении проблемы воздействия авиационной эмиссии парниковых газов на

глобальный климат и что государствам индивидуально или совместно на региональной основе необходимо рассматривать соответствующие экономические и организационные аспекты,

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

*признавая* важность устойчивой системы воздушного транспорта, способной адаптировать свою инфраструктуру и полеты к меняющемуся климату,

*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 глобального климата,

*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 глобального климата,

*отмечая* важность обновления информации о влиянии авиационного шума и авиационной эмиссии в настоящем и будущем, 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-членов за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО и ее государства-члены будут стремиться к тому, чтобы:

- a) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;
- b) ограничить или уменьшить влияние авиационной эмиссии на качество местного воздуха;
- c) ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;
- d) обеспечить будущую устойчивость воздушного транспорта путем адаптации его инфраструктуры и полетов к последствиям изменения климата.

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 продолжать внимательно следить за инновационными технологиями и новыми источниками энергии для авиации, чтобы готовиться к своевременной экологической сертификации таких технологий, когда это уместно, в том числе в рамках процесса подведения итогов, проводимого ИКАО;

5. *приветствует* внедрение ИКАО инструментов отслеживания инноваций, которые могут привести к сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе, и *просит* Совет надлежащим образом отслеживать и обновлять эти инструменты;

6. *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;

7. *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;

8. *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<sub>x</sub>) 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;

9. *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;

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

11. *приветствует* создание Глобальной коалиции ИКАО по устойчивой авиации в качестве форума заинтересованных сторон для содействия разработке новых идей и ускорения реализации инновационных решений в области охраны окружающей среды и просит Совет призвать все большее число заинтересованных сторон присоединиться к Коалиции;

12. *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;

13. *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 CO<sub>2</sub> самолетов*" Приложения 16, который включает Стандарты сертификации на эмиссию CO<sub>2</sub> самолетов, и уведомил государства-члены об этом решении,

*признавая,* что сертификационный Стандарт на эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) и сертификационный Стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> представляют собой сравнение технических характеристик авиационных технологий и предназначены для использования в процессах сертификации по эмиссии нЛТЧ и сертификации по эмиссии CO<sub>2</sub> соответственно, 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 и двигателестроительных технологий и разработке среднесрочных (2027 г.) и долгосрочных (2037 г.) технических целей в отношении шума, потребления топлива и эмиссии,

*признавая* необходимость своевременного обновления и разработки соответствующих экологических Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), а также инструктивных материалов ИКАО для новых передовых авиационных технологий, в зависимости от обстоятельств,

*признавая* быстро развивающиеся новые инновационные технологии и источники энергии для авиации, в том числе гибридные, электрические и водородные воздушные суда,

1. *с удовлетворением отмечает* постоянные выгоды, обеспечиваемые более жестким стандартом по авиационному шуму в главе 14 тома I Приложения 16, который стал применяться 31 декабря 2017 года и 31 декабря 2020 года в отношении воздушных судов с максимальной взлетной массой (МТОМ) менее 55 т;

2. *приветствует* принятие Советом в марте 2014 года нового стандарта по шуму для воздушных судов с поворотными винтами, который стал применяться 1 января 2018 года или после этой даты;

3. *приветствует* преимущества Стандарта на CO<sub>2</sub> для самолетов, который стал применяться 1 января 2020 года 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 Стандарт начнет применяться 1 января 2023 года;

4. *приветствует* преимущества Стандарта ИКАО на CO<sub>2</sub>, который будет применяться с 1 января 2023 года для находящихся в производстве самолетов с датой прекращения производства 1 января 2028 года;

5. *приветствует* преимущества первоначального Стандарта на массовую эмиссию нЛТЧ для всех турбовентиляторных и турбореактивных авиационных двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН, для которых датой изготовления первого серийного образца является 1 января 2020 года или более поздняя дата;

6. *приветствует* принятие Советом в марте 2020 года нового Стандарта на массовую и численную эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ), который применим к новым и находящимся в производстве конструкциям двигателей с расчетной тягой более 26,7 кН с 1 января 2023 года;

7. *настоятельно призывает* государства признать, что сертификационные Стандарты на эмиссию нЛТЧ и CO<sub>2</sub> 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;

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 "Участие населения в деятельности по охране 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,

*учитывая* утверждение нового Руководства по эксплуатационным возможностям снижения авиационного шума (Дос 10177),

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

4. *рекомендует* государствам:

- a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств, учитывая при этом взаимозависимость с другими экологическими проблемами;
- b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;



- c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов, учитывая при этом взаимозависимость с другими экологическими проблемами;
- d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции, учитывая при этом возможные последствия таких ограничений для других аэропортов;

5. *просит* государства:

- a) работать в тесном сотрудничестве в целях обеспечения как можно большей согласованности программ, планов и политики;
- b) 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 необходимой защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли необходимая защита обеспечиваться путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или

аренды/фрахтования/обмена, либо, в качестве альтернативы, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;

- c) вопроса о том, может ли необходимая защита обеспечиваться путем введения ограничений лишь в тех аэропортах и на тех взлетно-посадочных полосах, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и лишь в такие периоды времени, когда шум создает наибольшие неудобства;
- d) последствий любых ограничений для других заинтересованных государств, проведения консультаций с такими государствами и представления им заблаговременных уведомлений о своих намерениях;

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

- a) формулировать любые ограничения таким образом, чтобы отвечающие требованиям главы 2 воздушные суда отдельного эксплуатанта, выполняющие в настоящее время полеты на территорию этих государств, могли сниматься с эксплуатации на таких линиях постепенно в течение по крайней мере 7 лет;
- b) не ограничивать до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов, у которых после даты выдачи первого индивидуального сертификата летной годности прошло менее 25 лет;
- c) не ограничивать до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности более 2:1;
- d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

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

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

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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ Е

### Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) основывать такие ограничения на шумовых характеристиках воздушных судов, установленных посредством процедуры сертификации, проведенной в соответствии с томом I Приложения 16;

- b) соизмерять такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;
- c) по возможности вводить ограничения частичного характера вместо полного запрета на полеты в аэропортах;
- d) учитывать возможные последствия для авиаперевозок, в отношении которых отсутствуют приемлемые альтернативы (например, воздушные перевозки большой протяженности);
- e) учитывать особые условия деятельности эксплуатантов из развивающихся стран, предоставляя освобождения во избежание создания необоснованного бремени для таких эксплуатантов;
- f) вводить такие ограничения по возможности постепенно, с учетом экономических последствий для эксплуатантов затрагиваемых воздушных судов;
- g) предоставлять эксплуатантам заблаговременное уведомление в разумные сроки;
- h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;
- i) информировать ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех таких введенных ограничениях;

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ F**

### **Планирование и организация землепользования**

*Ассамблея,*

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

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

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

*принимая во внимание,* что постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, которые отвечают Стандартам сертификации по шуму главы 2 тома I

Приложения 16, но уровни шума которых превышают требования главы 3 тома I Приложения 16, позволило обеспечить во многих аэропортах уменьшение размера контуров шума, охватывающих районы, в которых люди подвержены воздействию неприемлемых уровней шума, а также снизить общее количество людей, подвергающихся воздействию шума,

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

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

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

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

*признавая*, что обновленный инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по уменьшению остроты проблемы шума включен в часть 2 "Использование земельных участков и 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* электронный комплект документации по вопросам экологического аэропорта справочным ресурсом для экологически обоснованной политики управления в аэропортах и их окрестностях,

*признавая*, что воздушные суда с новыми техническими характеристиками, такие как дроны и дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС), могут оказывать шумовое воздействие в районах за пределами территории, окружающей аэропорт,

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

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

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

- a) размещать новые аэропорты в соответствующих местах, например на удалении от районов, чувствительных к шуму;
  - b) принимать соответствующие меры для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;
  - c) определять зоны вокруг аэропортов с различающимися уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и устанавливать критерии надлежащего использования таких земельных участков с учетом инструктивного материала ИКАО;
  - d) вводить законодательство, разрабатывать рекомендации или определять другие приемлемые средства обеспечения соответствия этим критериям землепользования;
  - e) обеспечивать предоставление местному населению, проживающему вблизи аэропортов, понятной информации, касающейся полетов воздушных судов и их воздействия на окружающую среду;
4. *просит* Совет:
- a) обеспечить, чтобы инструктивный материал по землепользованию, содержащийся в Дос 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;
  - b) рассмотреть вопрос о возможных мерах по стимулированию организации землепользования, в частности, в тех частях мира, где не исключена перспектива избежать проблем авиационного шума в будущем, в том числе путем выпуска специального издания электронного комплекта документации по вопросам экологичного аэропорта.

## 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 дальнейших исследований и работы по подготовке к своевременной экологической сертификации таких самолетов,

1. *подтверждает* важность, которую она придает обеспечению того, чтобы звуковой удар 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 и двигателестроительных технологий 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<sub>x</sub>, ТЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

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

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

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

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

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

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

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

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

*отмечая*, что Совет ИКАО разработал 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 потребления топлива, шума и эмиссии NOx и нлТЧ авиационных двигателей, а также эксплуатационных целей по снижению 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 17 повестки дня. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата**

17.1 На своем 2-м, 3-м и 15-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел вопрос охраны окружающей среды на основе докладов Совета о ходе работы Организации в области международной авиации и изменения климата (WP/368) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A40-18 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* (WP/369). Кроме того, государства и наблюдатели представили 46 рабочих документов: WP/167 Revision No. 1, 169, 172, 173, 206, 210, 280, 351, 362, 413, 415, 428, 431, 432, 434, 435, 436, 438, 439, 440, 466 Revision No. 1, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 486, 489, 490, 495 Revision No. 1, 502, 503, 504, 509, 510, 514, 515, 516, 545, 568, 581 и 594.

17.2 В документе WP/368 Совет сообщил о прогрессе, достигнутом ИКАО после 40-й сессии Ассамблеи в области международной авиации и изменения климата, в частности по вопросу осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной авиации, а также в рамках инициативы ИКАО относительно планов действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, а также соответствующих проектов по оказанию помощи и наращиванию потенциала. В документе также представлена информация о сотрудничестве ИКАО с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) и международными организациями в области авиации и изменения климата. Секретариат также представил краткую презентацию о работе, проделанной ИКАО по вопросу осуществимости LTAG после 40-й сессии Ассамблеи.

17.3 Комитет признал значительный прогресс, достигнутый со времени последней сессии Ассамблеи по вопросу осуществимости LTAG, а также признал результаты, достигнутые в рамках инициативы ИКАО относительно планов действий государств по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, и призвал государства продолжать участвовать в данной инициативе ИКАО. Комитет также выступил за то, чтобы ИКАО продолжала оказывать содействие в координации, поддержке и мониторинге действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, и призвал ИКАО сотрудничать с другими органами ООН и международными организациями и представить им соответствующую информацию, обеспечивая при этом ведущую роль ИКАО во всех вопросах, относящихся к международной гражданской авиации.

17.4 В документе WP/369 Совет предложил пересмотреть резолюцию A40-18 с учетом событий, имевших место со времени последней сессии Ассамблеи, в частности выводов Совещания высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации (HLM-LTAG; см. документ Doc 10178 ИКАО). Комитет принял к сведению разъяснения по предлагаемым поправкам к резолюции A40-18, в частности пунктам преамбулы, в которых отражается последняя информация о процессах Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) в связи с Климатическим пактом Глазго и признается необходимость того, чтобы ИКАО по мере необходимости своевременно обновляла и разрабатывала природоохранные Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) и инструктивный материал.

17.5 В документе WP/469 Китай изложил мнение о том, что принципы справедливости, общей, но дифференцированной ответственности и соответствующие возможности должны приниматься во внимание и соблюдаться при построении справедливой и рациональной системы регулирования вопросов в области международной авиации и изменения климата. Он также выразил обеспокоенность относительно того, что цель углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года и LTAG по достижению чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году приведут к дискриминационным искажениям рынка в ущерб развивающимся странам, что необходимо

немедленно устранить путем создания механизма оказания помощи развивающимся странам. В связи с предложением относительно того, что устранять проблемы в области международной авиации и изменения климата следует при помощи определяемых на национальном уровне вкладов (ОНУВ), было разъяснено, что такое предложение не может быть рассмотрено, поскольку проблемой эмиссии международной авиации занимается ИКАО, и она не решается с помощью ОНУВ, предусмотренных Парижским соглашением, и что ИКАО не может принимать решение от имени Сторон РКИК ООН, которая не была признана Китаем.

17.6 В документе WP/470 Китай изложил мнение о том, что международным обязательством развитых стран является предоставление развивающимся странам финансовой, технической помощи и помощи в наращивании потенциала, от чего зависит успех в выполнении задач в области международной авиации и изменения климата. Он также предложил создать механизм оказания помощи, включив четкий, конкретный и поддающийся оценке пункт повестки дня о создании такого механизма на основе потребностей развивающихся стран.

17.7 В документе WP/473 Доминиканская Республика высказалась за то, чтобы создать комплексный механизм, который может помочь отрасли, финансовым учреждениям и международным организациям обмениваться информацией и передовой практикой, чтобы способствовать развитию партнерских отношений и разработке политики для обеспечения перехода к устойчиво производимым видам авиационного топлива (SAF) и чтобы содействовать реализации конкретных мер по предоставлению государствам – членам ИКАО доступа к финансированию и технологиям.

17.8 В документе WP/434 Индия изложила мнение о том, что LTAG ИКАО должна соответствовать глобальным принципам углеродной нейтральности, поэтому необходимо работать над принятием обязательств по достижению "глобальной нетто-эмиссии в пределах национальных временных сроков отдельных государств". Она также подчеркнула, что в рамках LTAG следует сделать приоритетной задачей создание механизмов оказания помощи и обеспечить развивающиеся страны надлежащей поддержкой в технической сфере, а также в области финансирования и наращивания потенциала, с тем чтобы укрепить усилия развивающихся стран по уменьшению воздействия международной авиации на изменение климата. Кроме того, она выразила мнение о том, что процесс достижения LTAG не должен приводить к возникновению не связанных с тарифами барьеров, препятствующих росту объема перевозок по международным маршрутам.

17.9 В документе WP/431 Япония подчеркнула важность поощрения инициатив по энергосбережению и возобновляемым источникам энергии для декарбонизации аэропортового сектора и выразила мнение о том, что на будущих сессиях Ассамблеи ИКАО следует предоставить возможность для обмена информацией о таких инициативах по декарбонизации аэропортового сектора в каждом государстве.

17.10 В документе WP/489 Япония подчеркнула, что декарбонизация международной авиации будет необходима для достижения температурного предела, предусмотренного Парижским соглашением, и предотвращения необратимого изменения климата, и призвала обмениваться передовым опытом каждого государства, в том числе информацией об усилиях Японии, в рамках инициатив ИКАО, таких как программа по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в области устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF), при активном участии государств в данной программе.

17.11 В документе WP/568 Новая Зеландия подчеркнула, что нельзя откладывать принятие решений по климатическим мерам и что государствам следует стремиться к LTAG,

которая является амбициозной и подкреплена справедливой трансформацией в соответствии с инициативой ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

17.12 В документе WP/173 Катар выразил мнение о том, что Совету ИКАО и третьей Конференции по авиации и альтернативным видам топлива (СAAF/3) необходимо согласовать глобальную дорожную карту использования видов топлива, отвечающего условиям CORSIA (т. е. устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) и авиационного топлива с более низким содержанием углерода (LCAF)). Он также призвал государства – члены ИКАО принять различные принципы для содействия использованию видов топлива, отвечающего условиям CORSIA.

17.13 В документе WP/169 Российская Федерация выразила мнение о том, что интегрированные сценарии достижения LTAG не представляются реалистичными ввиду существующей в настоящее время значительной неопределенности в отношении возможности наращивания объемов производства SAF и снижения цены SAF до приемлемого уровня, и предложила продолжить исследования осуществимости LTAG с целью проработки более объективных сценариев для реального снижения объемов эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации и определения возможных источников финансирования проектируемых мероприятий на глобальном уровне. Что касается реальной поддержки в достижении целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года в глобальном масштабе, то Российская Федерация предложила ИКАО создать под эгидой Организации Объединенных Наций международную распределенную авиационную службу по борьбе с природными пожарами и другими стихийными бедствиями.

17.14 В документе WP/172 Российская Федерация, учитывая, что международное сотрудничество имеет потенциал кратного увеличения эффективности авиационного пожаротушения при совместных и скоординированных действиях национальных служб авиационного пожаротушения, предложила провести количественную оценку возможного вклада международной распределенной авиационной службы по борьбе с природными пожарами в сокращение эмиссии парниковых газов на глобальном уровне в качестве одного из элементов LTAG. Кроме того, Российская Федерация предложила ИКАО продолжить работу в рамках Диалога ИКАО по борьбе с лесными пожарами с воздуха (I4F) с целью выработки согласованных на международном уровне подходов к объединению под эгидой ИКАО потенциала национальных авиационных служб пожаротушения и подготовить доклад 42-й сессии Ассамблеи ИКАО с изложением результатов количественной оценки вклада в Диалог I4F ИКАО и его расширения. Было разъяснено, что Диалог I4F, проведенный в ноябре 2021 года, послужил платформой для обмена информацией о передовой практике и инициативах и позволил расширить возможности для международного сотрудничества в области борьбы с пожарами с воздуха. В рамках неофициальной многосторонней группы ИКАО будет взаимодействовать с другими соответствующими организациями в целях содействия возможному международному сотрудничеству, при этом важно назначить координаторов в государствах – членах ИКАО.

17.15 В документе WP/471 Сингапур совместно с Доминиканской Республикой, Кенией, Новой Зеландией, Палау, Папуа – Новой Гвинеей, Самоа, Таиландом, Фиджи и Южной Африкой выразил мнение о необходимости принятия комплексного подхода, учитывающего различные обстоятельства, возможности и потребности государств в реализации мер по сокращению эмиссии, для содействия коллективным глобальным усилиям по достижению LTAG. Он также предложил ИКАО разработать всеобъемлющую, комплексную и гибкую программу по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для достижения LTAG (ACT-LTAG) в качестве единой глобальной инициативы, включающей надежную программу ACT-SAF, упорядоченный

подход к разработке национальных планов действий, оценку и удовлетворение потребностей, а также упрощение доступа к финансированию.

17.16 В документе WP/428 Соединенные Штаты Америки совместно с Доминиканской Республикой выступили за то, чтобы установить коллективную LTAG нулевой нетто-эмиссии углерода к 2050 году в поддержку достижения температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства будут определять его способность к внесению вклада в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков. Они также предложили призвать государства-члены к более активному сотрудничеству в целях декарбонизации международной авиации и разработать инициативу по финансированию для поддержки государств в их действиях по достижению LTAG.

17.17 В документе WP/432 Соединенные Штаты Америки выразили мнение о важности подтверждения приверженности климатическим инициативам ИКАО, в частности CORSIA, и доверия к ним и призвали Ассамблею признать роль CORSIA в расширении использования SAF во всем мире, указав на потенциальную связь между системой мониторинга, отчетности и верификации (MRV) CORSIA в отношении CO<sub>2</sub> и необходимостью отслеживания/мониторинга использования SAF.

17.18 В документе WP/438 54 государства – члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)<sup>1</sup> высказались за то, чтобы изучить возможность обеспечения финансовой поддержки и передачи технологий, а также создания механизма финансирования для поддержки развивающихся государств, особенно африканских государств, в достижении любой согласованной LTAG. Государства также выразили мнение о том, что реализация любой согласованной LTAG не должна препятствовать экономическому росту развивающихся государств, в частности развитию африканского авиационного сектора, а также указали на необходимость согласования терминологии и определений терминов и учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей развивающихся государств, при этом характер согласованной LTAG должен в полной мере соблюдаться в рамках любого национального, регионального или международного законодательства или любых других аналогичных инструментов.

17.19 В документе WP/486 Аргентина при поддержке двух государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) – Коста-Рики и Перу – представила информацию о прогрессе, достигнутом Аргентинской Республикой в области охраны окружающей среды, в частности об анализе способов измерения эмиссии CO<sub>2</sub> наземных транспортных средств, используемых для поездок в аэропорт. Она также предложила продолжать наращивать потенциал государств, особенно развивающихся стран, с тем чтобы они могли проводить свои собственные измерения эмиссии CO<sub>2</sub> в аэропорту.

17.20 В документе WP/495 Revision No. 1 Канада, Кения, Мексика, Норвегия, Республика Корея, Руанда, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Турция, Швейцария, Япония и Европейский союз<sup>2</sup> (ЕС) и его государства-члены совместно с Азербайджаном, Албанией,

---

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

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

Арменией, Боснией и Герцеговиной, Грузией, Исландией, Монако, Республикой Молдова, Сан-Марино, Северной Македонией, Сербией, Украиной и Черногорией высказались за совместную работу государств – членов ИКАО над достижением коллективной LTAG для международной авиации – чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году – в поддержку температурной цели Парижского соглашения, а также указали на важность наращивания потенциала и облегчения доступа к финансированию для оказания помощи всем государствам – членам ИКАО в достижении амбициозной LTAG для международной авиации, включая изучение возможных механизмов обеспечения соответствия интересов инвесторов инвестиционным потребностям.

17.21 В документе WP/474, представленном Чили при поддержке Доминиканской Республики, Коста-Рики, Перу и Эквадора, рассматривается необходимость оказания со стороны ИКАО поддержки государствам в наращивании потенциала и создании механизмов для реализации эксплуатационных мер для содействия достижению LTAG. Государство предлагает разработать технологические элементы и соответствующие требования к обучению, которые необходимы для анализа полученных данных о сокращении эмиссии, достигнутом при помощи эксплуатационных мер, сделать приоритетными те эксплуатационные меры, которые являются наиболее эффективными для охраны окружающей среды, и поддержать развивающиеся государства в их реализации.

17.22 В документе WP/206 государства Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОЕСНА) и Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) при поддержке Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Доминиканской Республики, Кубы, Панамы, Парагвая, Уругвая и Чили высказались за создание всеобъемлющей глобальной системы, включающей меры политики и рекомендуемую практику в области SAF, с тем чтобы государства-члены могли разработать нормативную базу и план реализации в качестве первоочередной меры на пути к достижению целей LTAG в области охраны окружающей среды. В документе также предлагается изыскать технические и экономические ресурсы для финансирования планов и программ государств в целях эффективной передачи технологий, которые позволят перейти на использование SAF.

17.23 В документе WP/435 Чехия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации<sup>1</sup> (ЕКГА) и ЕВРОКОНТРОЛЯ выразила мнение о важности наличия средств реализации и усилий по наращиванию потенциала для оказания помощи всем государствам – членам ИКАО в достижении амбициозной LTAG, в том числе за счет добровольных взносов в бюджет ИКАО и поддержки инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*. В документе также выдвинуто предложение о всеобъемлющей инициативе по финансированию деятельности в области климата для поддержки всех государств, в частности наименее развитых стран, развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, и малых островных развивающихся государств, в получении доступа к частному и государственному финансированию для поддержки их усилий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> и декарбонизации авиации к 2050 году.

17.24 В документе WP/436 Чехия от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛЯ высказалась в поддержку амбициозной LTAG по достижению чистого нулевого уровня эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации к 2050 году с промежуточными рубежами в 2030 и 2040 годах в соответствии с температурными целями Парижского соглашения и предложила приступить к созданию средств мониторинга, отчетности и

---

<sup>1</sup> Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Северная Македония, Сербия, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Черногория и Швейцария.



проверки для отслеживания хода достижения LTAG, учитывая, что эта цель является совместной и не подразумевает конкретных обязанностей или обязательств со стороны отдельных государств. В документе также подчеркнута важную роль устойчиво производимых видов авиационного топлива в сокращении эмиссии CO<sub>2</sub> и необходимость того, чтобы на СААФ/3 был согласован глобальный рамочный механизм для их устойчивого внедрения.

17.25 В документе WP/413 Международная коалиция по устойчивому развитию авиации (ИКСА) высказалась в поддержку цели по достижению чистого нулевого уровня эмиссии и изложила соображения относительно промежуточного рубежа, новых технологий и внеотраслевых мер. Что касается того, что LTAG не должна мешать принятию государствами национальных или региональных мер для достижения дальнейших амбициозных целей, то была разъяснена роль ИКАО в глобальном согласовании. Эта роль позволяет проводить обсуждение LTAG таким образом, чтобы обеспечить глобальный подход к данному вопросу с учетом различных национальных и региональных обстоятельств, а не наоборот.

17.26 В документе WP/167, Revision No. 1 Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) предложил подготовить исчерпывающую нормативную базу в поддержку дорожной карты развития технологий в соответствии с LTAG и провести анализ существующих SARPS, взаимозависимостей и недочетов, чтобы понять, какая адаптация потребуется для внедрения новых технологий и видов эксплуатационной практики.

17.27 В документе WP/472 Международные партнеры по развитию, инновациям и устойчивому развитию авиации (iPADIS) выразили мнение о необходимости уделять больше внимания разработке и внедрению SAF, согласованию политики в области SAF и сотрудничеству в целях информирования правительств и обществ о преимуществах SAF. Кроме того, в документе также предлагается ИКАО расширять сотрудничество в целях содействия наращиванию потенциала, доступу к финансированию и передаче технологий, чтобы государства имели возможность развивать свою отрасль SAF.

17.28 В документе WP/415 Международная федерация транспортников (МФТ) высказалась за то, чтобы укрепить усилия по долгосрочному устойчивому развитию и декарбонизации глобальной авиационной отрасли, сделав "справедливый переход", "справедливую трансформацию" и "социальную устойчивость" их составными частями. Что касается недавно начавшей работу Целевой группы по справедливому переходу в морской отрасли и адресованного ИКАО предложения рассмотреть возможность создания подобного органа для глобальной авиационной отрасли, то было разъяснено, что в результате могут быть дублированы существующие процессы и платформы ИКАО, такие как инициатива по планам действий государств и процесс САЕР, которые уже способствуют устойчивому развитию авиации при тесном участии соответствующих заинтересованных сторон.

17.29 В документе WP/210 Международный совет аэропортов (МСА) совместно с Сингапуром обратил внимание на усилия аэропортов и стоящие перед ними вызовы, связанные с декарбонизацией, высказался в поддержку работы аэропортов по разработке и внедрению их дорожных карт по достижению чистого нулевого уровня эмиссии и указал на необходимость расширения сотрудничества между соответствующими заинтересованными сторонами и принятия мер по содействию доступности возобновляемых источников энергии, финансирования и наращивания потенциала.

17.30 В документе WP/466, Revision No. 1 МСА, Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ИАТА, Международный совет деловой авиации

(МСДА) и ИККАИА при координации Группы действий по вопросам воздушного транспорта (АТАГ) обратили внимание на прогресс отрасли в деле борьбы с изменением климата и на долгосрочную цель отрасли по достижению чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году для гражданской авиации во всем мире. Они высказались за принятие действующей для всей отрасли LTAG ИКАО в соответствии с установленной Парижским соглашением повышенной целью в 1,5 °С, при этом государствам следует принимать меры в рамках своих собственных возможностей и при поддержке со стороны ИКАО и других государств в наращивании потенциала, передаче технологий и финансировании. В документе также предлагается Совету ИКАО разработать программу работы для определения способов реализации LTAG.

17.31 Комитет принял к сведению следующие информационные документы: WP/280, представленный Бразилией; WP/503, представленный Китаем; WP/594, представленный Новой Зеландией; WP/509 и 510, представленные Саудовской Аравией; WP/581, представленный Сейшельскими островами; WP/515 и 516, представленные Чехией от имени ЕС и его государств-членов, других государств – членов ЕКГА и ЕВРОКОНТРОЛем; WP/514, представленный Францией и Нидерландами; WP/502, представленный МСА; WP/351, представленный КАНСО; WP/475, представленный ИАТА; WP/440, представленный МСДА; WP/362, представленный ИКСА; WP/439, представленный ИККАИА; WP/490, представленный Всемирной продовольственной программой; WP/476, 477 и 545, представленные МСА, КАНСО, ИАТА, МСДА и ИККАИА в координации с АТАГ; и WP/504, представленный Секретариатом Международного транспортного форума и Норвегией.

17.32 Китай устно представил некоторые поправки к проекту резолюции, попросив также приложить их к докладу по данному пункту. Эти поправки, которые не были поддержаны большинством государств, приведены ниже после резолюции 17/1.

17.33 Комитет признал, что в ряде рабочих документов поддерживаются и запрашиваются действия в целях разработки и внедрения SAF и других более чистых источников энергии и технологий для авиации в глобальном масштабе. В этой связи он предложил государствам, отрасли и организациям принять участие в программе ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала в сфере устойчиво производимых видов авиационного топлива (ACT-SAF).

17.34 Что касается степени амбициозности LTAG, то Комитет отметил, что в различных рабочих документах отражены разные степени амбициозности LTAG, начиная от LTAG, состоящей в достижении чистого нулевого уровня эмиссии международной авиации к 2050 году с промежуточными этапами, и заканчивая мнениями, в целом согласующимися с выводами НLM-LTAG. Был сделан акцент на необходимости принимать во внимание обстоятельства и соответствующие возможности государств-членов, с учетом которых будет определяться вклад каждого государства в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков, а также была выражена озабоченность в связи с необходимостью проведения дальнейших исследований по осуществимости LTAG.

17.35 Что касается средств реализации, включая необходимость финансирования и инвестиций, то некоторые государства обратились с просьбой разработать инициативу по финансированию для оказания поддержки государствам в содействии достижению LTAG, при этом ИКАО будет определять и облегчать доступ к различным вариантам финансирования с учетом потребностей государств в связи с реализацией. Другие государства выразили мнение о том, что обязанностью развитых государств является оказание финансовой помощи развивающимся государствам, в том числе посредством механизма финансирования, который будет управляться ИКАО.

17.36 Комитет отметил, что в тексте проекта резолюции Ассамблеи, предложенном Советом ИКАО в документе WP/369, в частности в пунктах 7 и 8 постановляющей части, предусматривается LTAG, состоящая в достижении чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году с учетом особых обстоятельств и соответствующих возможностей каждого государства, а также уточняется и отмечается, каким образом каждое государство будет вносить вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков, однако без возложения на отдельные государства каких-либо конкретных обязательств или обязанностей. Комитет также отметил, что пункт 17 и последующие пункты постановляющей части, касающиеся средств реализации, соизмеримых с уровнем амбиций, включая финансирование, отражают выводы НЛМ-LTAG, представляющие собой тщательно сбалансированный набор компромиссов и предусматривающие, что Советом ИКАО должны быть предприняты действия в будущем.

17.37 При рассмотрении пересмотренной резолюции A40-18 Ассамблеи подавляющее большинство государств выступило за то, чтобы оставить текст проекта резолюции Ассамблеи, предлагаемый в добавлении к документу WP/369, без каких-либо дополнительных изменений, при этом Комитет принял к сведению вопросы, вызывающие озабоченность нескольких государств.

17.38 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию.

**Резолюция 17/1. 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 по-прежнему составляет менее 2 % общей глобальной эмиссии CO<sub>2</sub> и она предположительно увеличится в результате дальнейшего развития воздушного транспорта, если не будут приняты меры по сокращению эмиссии,

*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,

*принимая во внимание*, что "Климатический пакт Глазго", принятый Конференцией сторон РКИК ООН в ноябре 2021 года, подтверждает долгосрочную глобальную цель сохранения роста глобальной средней температуры на уровне значительно ниже 2 °C по сравнению с доиндустриальными уровнями и предусматривает продолжение усилий по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °C по сравнению с доиндустриальными уровнями, признавая, что это значительно снизит риски и последствия изменения климата, и что в Климатическом пакте Глазго также признается, что последствия изменения климата будут значительно слабее при повышении температуры на 1,5 °C по сравнению с 2 °C, и содержится решение продолжать усилия по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °C,

*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, 39-й и 40-й сессиях в 2013, 2016 и 2019 годах, соответственно,

*признавая* большой объем работы ИКАО по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной авиации в свете температурных целей 2 °C и 1,5 °C Парижского соглашения,

*признавая* процесс обмена информацией и проведения консультаций об осуществимости LTAG для международной авиации, включая семинары ИКАО по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в авиационном секторе и проведение глобальных авиационных диалогов (GLAD) ИКАО и совещания высокого уровня, после 40-й сессии Ассамблеи ИКАО,

*признавая*, что Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной гражданской авиации по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, в котором оценивается

техническая возможность различных сценариев по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе авиации выступает основой для рассмотрения LTAG,

*признавая*, что глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие 2-процентное ежегодное повышение топливной эффективности и сохранение чистой эмиссии углерода на неизменном уровне с 2020 года, не обеспечит уровня снижения, необходимого для 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 CO<sub>2</sub> 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 достижению долгосрочной цели чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году,

*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 предвосхищает 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, устойчиво производимые виды авиационного топлива, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры по уменьшению эмиссии, а также возможное развитие Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS),

*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, *отмечая при этом* беспрецедентный уровень возникающих новых технологий и инноваций в стремлении перейти на экологическую авиацию,

*признавая* принятие Советом в марте 2017 года сертификационного стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов и необходимость поддерживать актуальность данного стандарта на основе самых последних усовершенствований в сфере технологий авиационной эффективности,

*признавая* необходимость своевременного обновления и разработки соответствующих экологических SARPS, а также инструктивных материалов ИКАО по новым передовым авиационным технологиям, в зависимости от обстоятельств,

*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 CO<sub>2</sub>,

*приветствуя* оценку экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершённую по блоку 0 и блоку 1, и результаты глобального исследования эффективности горизонтального и вертикального полетов,

*приветствуя* проведение семинаров ИКАО по "зеленым" аэропортам в ноябре 2017 года, мае 2019 года и в ноябре 2021 года, и *признавая* важную роль аэропортов в распределении новых инновационных источников энергии в области воздушного транспорта,

*принимая во внимание*, что первая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в ноябре 2009 года (СAAF/1), одобрила использование устойчиво производимых видов авиационного топлива, в частности использование в кратко- и среднесрочной перспективе смесевых видов топлива в качестве важного средства уменьшения авиационной эмиссии,

*также принимая во внимание*, что СAAF/1 разработала Глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF), в результате реализации которой достигнут прогресс, включая растущее количество процессов преобразования топлива и аэропортов, занимающихся распределением таких видов топлива для большего числа коммерческих рейсов,

*также принимая во внимание*, что вторая Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в октябре 2017 года (СAAF/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 и необходимость обновить Концептуальное видение ИКАО до 2050 года, включив в него количественно определенную долю таких видов топлива, используемых к 2050 году,

*признавая*, что техническая осуществимость устойчивого производства смесового авиационного топлива доказана и ожидается, что такие виды топлива окажут самое большое влияние на сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> от авиации к 2050 году и будут продолжать оказывать значительное воздействие после 2050 года и что требуется принятие соответствующих мер политики и стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы,

*признавая* продолжающуюся разработку смесевых видов топлива, такого как устойчиво производимое авиационное топливо (SAF) и низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) в целях сокращения авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, и *приветствуя* разработку новых видов топлива и источников более чистой энергии для авиации, включая использование водорода и возобновляемой электроэнергии,

*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 разрабатываются и обновляются как часть работы по внедрению Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA),

*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, А39-2 и А40-18 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,

*отмечая*, что Организация подготовила и реализовала обширную стратегию в области наращивания потенциала и другой технической и финансовой помощи в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)" в целях оказания помощи в подготовке и представлении планов действий государств, включая проведение региональных семинаров, подготовку и обновление документа ИКАО Doc 9988 "Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>", 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 июль 2022 года 133 государства-члена, на долю которых приходится более 98 % объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО планы действий,

*признавая* необходимость дальнейшей разработки и обновления планов действий государств, в том числе количественное определение выгоды от сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> с использованием практических инструментов, для устойчивой авиации и инфраструктуры с упором на экологичные инновации,

*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,

*приветствуя* внедрение программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовки по вопросам устойчиво производимого авиационного топлива (ACT-SAF) в поддержку разработки и внедрения SAF, включая создание межгосударственных партнерств и партнерств с соответствующими заинтересованными сторонами в свете инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB),

*признавая*, что в соответствии с последними докладами МГЭИК отмечается прогресс в области подготовки и внедрения планов адаптации к изменению климата во всех секторах и регионах, но прогресс осуществляется неравномерно и наблюдаются адаптационные разрывы, в том числе потенциальные уязвимые места в ключевой транспортной инфраструктуре, такие как международные авиационные системы и объекты инфраструктуры, что означает, что в их стандартах проектирования следует уделить должное внимание прогнозируемым климатическим последствиям и факторам риска,

*признавая* необходимость создания благоприятных условий для внедрения долгосрочных мер по адаптации к изменению климата, в особенности для уязвимых компонентов авиационной системы и инфраструктуры, которые повысят уровень подготовленности сектора международной авиации к прогнозируемым экстремальным и разрушительным событиям, связанным с климатом,

*признавая* важность проводимой работы по выявлению потенциального воздействия изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру, а также установленных вариантов адаптационных мер,

*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 A41-20 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией A41-22 "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 A40-17, A40-18 и A40-19 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 при необходимости 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, признавая при этом долгосрочную глобальную желательную цель, изложенную в пункте 7 ниже;

7. *постановляет далее*, что в дополнение к среднесрочной глобальной желательной цели, указанной в пункте 6 выше, ИКАО и ее государствам-членам рекомендуется сотрудничать в стремлении к достижению коллективной долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG) – чистого нулевого уровня эмиссии углерода к 2050 году в поддержку температурной цели Парижского соглашения, признавая, что особые обстоятельства и соответствующие возможности каждого государства (например, уровень развития, зрелость авиационных рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта) будут определять способность каждого государства внести свой вклад в достижение LTAG в пределах своих национальных временных сроков;

8. *признавая*, что LTAG является коллективной глобальной желательной целью, и она не налагает на отдельные государства конкретных обязательств или обязанностей в виде целей по сокращению эмиссии, *настоятельно призывает* каждое государство внести свой вклад в

достижение этой цели социально, экономически и экологически устойчивым образом и в соответствии с национальными условиями;

9. *просит* Совет регулярно следить за ходом осуществления всех элементов корзины мер, направленных на достижение целей ЛТАГ, в том числе посредством: механизма ИКАО по оценке состояния окружающей среды; обзора концептуального видения ИКАО в области SAF; дальнейшей оценки сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> и последствий изменения климата с точки зрения затрат для международной авиации, а также регионов и стран, особенно развивающихся стран, и последствий для развития сектора, а также стоимостных последствий усилий по достижению ЛТАГ; мониторинга информации, содержащейся в государственных планах действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации; и средств реализации. С этой целью Совет рассмотрит необходимые методологии для отслеживания прогресса и представит доклад на одной из будущих сессий Ассамблеи ИКАО;

10. *далее рекомендует* всем государствам представлять в ИКАО добровольные планы действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации и обновлять их с кратким изложением соответствующей политики, действий и дорожных карт, включая долгосрочные прогнозы;

11. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2024 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 для реализации этих мер;

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 2024 года, в том числе на основе сотрудничества и помощи в выявлении возможных источников финансирования декарбонизации авиации в сотрудничестве с финансовыми и другими соответствующими организациями, 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 CO<sub>2</sub>;

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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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. *признает*, что средства реализации, соизмеримые с уровнем амбициозности, включая финансирование, будут способствовать достижению LTAG. Это потребует от государств значительных инвестиций в соответствии с их национальными условиями, и ИКАО может использовать различные возможные способы и/или механизмы финансирования для содействия финансированию и инвестиционной поддержке реализации конкретных мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> авиации;

17 bis. *просит* Совет:

- a) инициировать конкретные меры или механизмы для упрощения, в частности для развивающихся стран и государств с особыми потребностями, более широкого доступа к возможностям получения частных инвестиций, а также финансирования со стороны финансовых учреждений, таких, как банки развития, для реализации проектов, способствующих декарбонизации международной авиации, а также поощрять выделение новых и дополнительных финансовых средств для этой цели;
- b) дополнительно рассмотреть вопрос о создании инициативы или механизма финансирования в области климата в рамках ИКАО с учетом возможных финансовых, институциональных и юридических проблем и представить доклад на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО;
- c) подпункты a) и b) выше будут дополнять обширную программу помощи и сотрудничества, посвященную LTAG, с целью обмена информацией о передовой практике и предоставления рекомендаций, наращивания потенциала и другой технической помощи. Создание программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для SAF (ACT-SAF) приветствуется и ее следует расширить, чтобы добавить в программу ИКАО ACT-LTAG поддержку реализации других мер по сокращению эмиссии (например, авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования, инфраструктурные изменения, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации);
- d) содействовать добровольной передаче технологий, особенно развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, с тем чтобы они могли

адаптироваться к передовым технологиям и увеличить свой вклад в достижение LTAG;

- е) в соответствии с инициативой "*Ни одна страна не остается без внимания*" настоятельно призвать государства – члены ИКАО вносить регулярные и существенные взносы в Фонд ИКАО по охране окружающей среды для решения конкретных задач ИКАО по достижению LTAG, включая программу АСТ-SAF, с целью оказания помощи развивающимся государствам и государствам с особыми потребностями. Государствам также рекомендуется разрабатывать конкретные проекты в рамках Программы технического сотрудничества ИКАО.

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 и адаптации международных авиационных систем и объектов инфраструктуры к последствиям и факторам риска климатических изменений;
- 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;

19 bis. *рекомендует* Совету и государствам-членам сотрудничать с соответствующими организациями в целях достижения максимально возможного прогресса в осуществлении мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> внутри авиационного сектора (например, технологии, полеты и виды топлива), признавая, что наибольшее потенциальное воздействие на сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> в авиации окажут меры, связанные с топливом;

19 ter. *призывает* Совет и государства-члены быть в курсе инновационных авиационных технологий, новых типов полетов, способствующих сокращению эмиссии, и устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), низкоуглеродных видов авиационного топлива

(LCAF) и других более чистых источников энергии в соответствии с инициативой "*Ни одна страна не остается без внимания*", с тем чтобы обеспечить своевременную сертификацию, а также своевременное обновление и разработку соответствующих SARPS и инструктивных материалов ИКАО, при необходимости. К ИКАО и ее государствам-членам обращается настоятельный призыв продолжать работу над элементами корзины мер по достижению LTAG, включая пункты 20–25 ниже;

20. *просит* государства:

- a) рассмотреть основные принципы, которые могли бы способствовать выводу на рынок все более эффективных с точки зрения расхода топлива воздушных судов, а также содействовать экономически эффективному обновлению парка воздушных судов изготовителями и эксплуатантами 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) стимулировать и увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки новых воздушных судов с нулевым уровнем эмиссии CO<sub>2</sub>;

21. *просит* Совет:

- a) обновлять сертификационный стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов надлежащим образом, исходя из последних достижений в области технологий повышения авиационной эффективности;
- b) своевременно обновлять и разрабатывать соответствующие экологические Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), а также инструктивные материалы ИКАО для новых передовых авиационных технологий, по мере необходимости;
- c) обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;

22. *просит* государства:

- a) осуществлять совместную работу с изготовителями, поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО), эксплуатантами воздушных судов и эксплуатантами аэропортов, чтобы ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и аэронавигационных процедур и наземных операций, направленных на уменьшение авиационной эмиссии, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение экологических выгод во всех регионах и государствах, с учетом 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 "экологических" аэропортов, включая практику планирования, развития, эксплуатации и технического обслуживания аэропортов;
- d) рассмотреть надлежащим образом возможность проведения оценки климатических факторов риска с целью способствовать включению мер по адаптации к климатическим изменениям в национальную климатическую политику и процессы планирования применительно к системам и объектам инфраструктуры международной авиации;

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 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, адаптация к изменению климата и устойчивое развитие, 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 комплект документации по вопросам экологичного аэропорта;
- e) поощрять государства продолжать климатически устойчивую разработку своих авиационных систем и объектов инфраструктуры, уделяя внимание разработке политики, охватывающей действия по смягчению последствий изменения климата и адаптации к изменению климата с целью содействовать дальнейшему устойчивому развитию авиации.

24. *просит* государства:

- a) внедрять в национальных администрациях координированный подход в отношении мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующих исследований, разработки, производства и использования более чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, в том числе устойчиво производимого авиационного топлива (SAF) и низкоуглеводного авиационного топлива (LCAF), в соответствии с национальными обстоятельствами;

- b) рассмотреть вопрос об использовании стимулов, поощряющих разработку более чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая SAF и LCAF;
- c) осуществлять совместную работу с соответствующими заинтересованными сторонами, чтобы ускорить проведение исследований, сертификации и разработок в области топлива, а также внедрение технологий переработки и производства сырья и сертификацию новых воздушных судов и двигателей, позволяющих использовать SAF в объеме 100 % в целях сокращения издержек и содействия постепенному наращиванию объемов устойчивого производства до промышленных масштабов, особенно путем поощрения и продвижения соглашений о закупках SAF и/или LCAF, а также путем содействия своевременному внесению любых необходимых изменений в инфраструктуру аэропортов и систем энергоснабжения 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 более чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая SAF и LCAF;
- b) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);
- c) продолжать формировать общее представление о будущем использования SAF и LCAF 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 SAF и LCAF, 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 оценку прогресса в разработке и внедрении SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в рамках процесса обзора, проводимого ИКАО, и создать CAAF/3 в 2023 году в целях обзора концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, чтобы определить глобальные рамки в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) с учетом национальных условий и возможностей;

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 в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью обеспечивать и улучшать инструктивный материал по оценке рисков изменения климата и адаптационные меры 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 (PM) для международной авиации:

- a) PM должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) PM должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) PM должны содействовать достижению глобальных желательных целей;
- d) PM должны быть прозрачными и простыми в административном плане;
- e) PM должны быть экономически эффективными;
- f) PM не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO<sub>2</sub> международной авиации должна учитываться только один раз;
- g) PM должны сводить к минимуму утечку углерода и нарушение рыночного равновесия;
- h) PM должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;
- i) PM должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;
- j) PM не должны налагать ненадлежащего экономического бремени на международную авиацию;
- k) PM 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 CO<sub>2</sub>;
- 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.

-----

**Поправка к "Сводному заявлению о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата", представленная Советом ИКАО**

**(Представлено Китаем)<sup>1</sup>**

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,

---

<sup>1</sup> Н.В.: Следующий текст отражает поправки, предложенные в устной форме делегацией Китайской Народной Республики к предложенному проекту резолюции 17/1 (пункт 17.32), которые первоначально содержались в дополнении к заключительному докладу Исполнительного комитета на пленарном заседании (A41-WP/658 P/54).

*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 по-прежнему составляет менее 2 % общей глобальной эмиссии CO<sub>2</sub> и она предположительно увеличится в результате дальнейшего развития воздушного транспорта, главным образом в развивающихся странах в целях удовлетворения их социальных потребностей и потребностей развития, если государства, а также другие заинтересованные стороны не предпримут совместные действия для решения проблемы международной авиации и изменения климата,

*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,

*принимая во внимание*, что "Климатический пакт Глазго", принятый Конференцией сторон РКИК ООН в ноябре 2021 года, подтверждает долгосрочную глобальную цель сохранения роста глобальной средней температуры на уровне значительно ниже 2 °C по сравнению с доиндустриальными уровнями и предусматривает продолжение усилий по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °C по сравнению с доиндустриальными уровнями, признавая, что это значительно снизит риски и последствия изменения климата, и что в Климатическом пакте Глазго также признается, что последствия изменения климата будут значительно слабее при повышении температуры на 1,5 °C по сравнению с 2 °C, и содержится решение продолжать усилия по ограничению повышения температуры уровнем в 1,5 °C,

*признавая*, что масштаб, в котором развивающиеся страны будут эффективным образом предпринимать усилия по смягчению последствий, будет зависеть от эффективного выполнения развитыми странами своих обязательств согласно РКИК ООН и ее Киотскому протоколу и согласно Парижскому соглашению, касающихся финансовых ресурсов и передачи технологий, при этом будет в полной мере учитываться, что экономическое и социальное развитие и искоренение нищеты являются первейшими и главенствующими приоритетами развивающихся стран,

*признавая* необходимость проведения исследований по осуществимости глобальных желательных целей для сектора международной авиации, предусматривающих 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, 39-й и 40-й сессиях в 2013, 2016 и 2019 годах, соответственно,

*признавая* работу ИКАО по изучению осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной авиации в свете температурных целей 2 °C и 1,5 °C Парижского соглашения,

*признавая* с удовлетворением отмечая процесс обмена информацией и проведения консультаций об осуществимости LTAG для международной авиации, включая семинары ИКАО по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в авиационном секторе и проведение глобальных авиационных диалогов (GLAD) ИКАО и совещания высокого уровня, после 40-й сессии Ассамблеи ИКАО,

*признавая*, что Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной гражданской авиации по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, в котором оценивается осуществимость возможных сценариев по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе авиации, выступает предварительной основой для рассмотрения LTAG,

*признавая* также, что в Докладе ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели для международной гражданской авиации по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, с появлением которого LTAG-TG CAEP могла бы завершить свой мандат, признается, что не были проведены подробные исследования последствий с точки зрения роста, а также затрат в развивающихся странах, запрошенные на последней сессии Ассамблеи,

*признавая* отмечая, что глобальные желательные цели для сектора международной авиации, предусматривающие 2-процентное ежегодное повышение топливной эффективности и сохранение чистой эмиссии углерода на неизменном уровне с 2020 года, не обеспечит уровня снижения, необходимого для уменьшения абсолютного влияния авиационной эмиссии на изменение климата, и что для устойчивого развития авиации необходимы более масштабные цели,

*признавая*, что никакие глобальные желательные цели для международной авиации не могут быть достигнуты, если развитые страны не выполнят свои международные обязательства, а именно не обязуются значительно сократить эмиссию своей авиации до "чистого минусового" уровня намного раньше 2050 года, чтобы развивающиеся страны могли использовать высвободившуюся величину эмиссии углерода для роста, и не предоставят новые и дополнительные финансовые ресурсы, в том числе для передачи технологий, необходимые развивающимся странам для увеличения своего вклада в достижение этих целей,

*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) ~~{от имени авиатранспортной отрасли}~~ по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> 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 достижению долгосрочной цели чистой нулевой эмиссии углерода к 2050 году;

*ссылаясь* на РКИК ООН и Парижское соглашение и *признавая* его принцип справедливости, 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 предвосхищает 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, устойчиво производимые виды авиационного топлива, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры по уменьшению эмиссии, а также возможное развитие рекомендуемых стандартов и инструктивного материала,

*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, *отмечая при этом* беспрецедентный уровень возникающих новых технологий и инноваций в стремлении перейти на экологическую авиацию,

*приветствуя* принятие Советом в марте 2017 года сертификационного стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов и необходимость поддерживать актуальность данного стандарта на основе самых последних усовершенствований в сфере технологий авиационной эффективности,

*признавая* необходимость своевременного обновления и разработки соответствующих экологических SARPS, а также инструктивных материалов ИКАО по новым передовым авиационным технологиям, в зависимости от обстоятельств,

*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 CO<sub>2</sub>,

*приветствуя* оценку экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершённую по блоку 0 и блоку 1, и результаты глобального исследования эффективности горизонтального и вертикального полетов,

*приветствуя* проведение семинаров ИКАО по "зеленым" аэропортам в ноябре 2017 года, мае 2019 года и в ноябре 2021 года, и *признавая* важную роль аэропортов в распределении новых инновационных источников энергии в области воздушного транспорта,

*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 смесевых 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 растущее количество процессов преобразования топлива и аэропортов, занимающихся распределением таких видов топлива для большего числа коммерческих рейсов,

*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 ~~и необходимость обновить Концептуальное видение ИКАО до 2050 года, включив в него количественно определенную долю таких видов топлива, используемых к 2050 году,~~

*признавая*, что техническая осуществимость устойчивого производства смесового авиационного топлива доказана и ожидается, что такие виды топлива окажут самое большое влияние на сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> от авиации ~~к 2050 году и будут продолжать оказывать значительное воздействие после 2050 года~~ и что требуется принятие соответствующих мер политики и стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы,

*признавая* продолжающуюся разработку смесовых видов топлива, такого как устойчиво производимое авиационное топливо (SAF) и низкоуглеродное авиационное топливо (LCAF) в целях сокращения авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, и *приветствуя* разработку новых видов топлива и источников более чистой энергии для авиации, включая использование водорода и возобновляемой электроэнергии,

*признавая также* значительный дисбаланс между развитыми и развивающимися странами в области НИОКР и внедрения новых видов топлива и более чистых источников энергии для авиации, таких как SAF и LCAF, и тот факт, что расширение финансовой и технологической поддержки развивающихся стран позволит обеспечить согласованную на глобальном уровне декарбонизацию авиационной энергетики,

*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 разрабатываются и обновляются 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, А39-2 и А40-18 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,

*отмечая*, что Организация подготовила и реализовала обширную стратегию в области наращивания потенциала и другой технической и финансовой помощи в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)"* в целях оказания помощи в подготовке и представлении планов действий государств, включая проведение региональных семинаров, подготовку и обновление документа ИКАО Doc 9988 *"Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>"*, 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 (МАС),

*с удовлетворением отмечая*, что по состоянию на июль 2022 года 133 государства-члена, на долю которых приходится более 98 % объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО планы действий,

*признавая* необходимость дальнейшей разработки и обновления планов действий государств, в том числе количественное определение выгоды от сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> с использованием практических инструментов, для устойчивой авиации и инфраструктуры с упором на экологичные инновации;

*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, и признавая настоятельную необходимость создания рабочей группы, подотчетной Совету ИКАО, для разработки конкретных планов и программ по оказанию помощи развивающимся странам в плане финансирования, технологий и наращивания потенциала,

*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,

*приветствуя* внедрение программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовки по вопросам устойчиво производимого авиационного топлива (ACT-SAF) в поддержку разработки и внедрения SAF, включая создание межгосударственных партнерств и партнерств с соответствующими заинтересованными сторонами в свете инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB),

*признавая*, что в соответствии с последними докладами МГЭИК отмечается прогресс в области подготовки и внедрения планов адаптации к изменению климата во всех секторах и регионах, но прогресс осуществляется неравномерно и наблюдаются адаптационные разрывы, в том числе потенциальные уязвимые места в ключевой транспортной инфраструктуре, такие как международные авиационные системы и объекты инфраструктуры, что означает, что в их стандартах проектирования следует уделить должное внимание прогнозируемым климатическим последствиям и факторам риска,

*признавая* необходимость создания благоприятных условий для внедрения долгосрочных мер по адаптации к изменению климата, в особенности для уязвимых компонентов авиационной системы и инфраструктуры, которые повысят уровень подготовленности сектора международной авиации к прогнозируемым экстремальным и разрушительным событиям, связанным с климатом,

*признавая* важность проводимой работы по выявлению потенциального воздействия изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру, а также установленных вариантов адаптационных мер,

*признавая также*, что предназначенные для адаптации существующие глобальные финансовые потоки недостаточны для реализации вариантов адаптации, особенно в развивающихся странах, и сдерживают реализацию таких вариантов,

*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 А41-хх "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюцией А41-хх "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 А40-17, А40-18 и А40-19 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно ~~руководила~~ ~~рассмотрение~~ ~~руководила~~ координировала 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 при необходимости 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; финансовую и технологическую поддержку, к которой имеют доступ развивающиеся страны; 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, признавая при этом, что развитые страны должны поставить перед собой более амбициозные цели по абсолютному сокращению эмиссии своей авиации, чтобы компенсировать увеличение эмиссии в результате роста сектора воздушного транспорта в развивающихся государствах, и предоставить новую и дополнительную финансовую поддержку развивающимся странам, чтобы они могли вносить дальнейший вклад в достижение поставленной цели;

7. *выражает согласие* рассмотреть на своей 42-й сессии цель, указанную в пункте 6 выше, в свете достигнутого в ее реализации прогресса, исследований, касающихся возможности достижения этой цели, и соответствующей информации от государств;

8. *просит* Совет при поддержке государств – членов ИКАО продолжить всестороннее изучение осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации (LTAG), состоящей в достижении чистого нулевого уровня эмиссии углерода, опираясь на Доклад ИКАО об осуществимости долгосрочной желательной цели, путем проведения дальнейших подробных исследований по оценке ее достижимости с социальной, экономической и экологической точек зрения и ее влияния на рост, а также затрат в регионах, особенно в развивающихся странах, чтобы обеспечить большую уверенность, определенность и климатическую справедливость. Такая оценка должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по созданию "зеленой" авиации;

9. *далее постановляет*, что государствам – членам ИКАО рекомендуется вносить определяемые на национальном уровне вклады в реализацию согласованной LTAG, состоящей в достижении чистого нулевого уровня эмиссии углерода, на основе подробного исследования осуществимости, о котором говорится в пункте 8 выше, в поддержку осуществления Парижского соглашения, признавая при этом особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран (например, уровень развития, зрелость авиационных



рынков, устойчивый рост международной авиации, справедливый переход и национальные приоритеты развития воздушного транспорта); необходимость поддержки развивающихся стран, с тем чтобы они могли вносить эффективный вклад в достижение согласованной LTAG; что в развивающихся странах для достижения пикового уровня авиационной эмиссии углерода и для нейтрализации такой эмиссии потребуются больше времени и что развитые страны, выполняя свои обязательства в соответствии с международным законодательством о климате, должны к целевому году достичь чистого минусового уровня, чтобы развивающиеся страны могли использовать высвободившуюся величину эмиссии углерода для роста, и оказывать поддержку развивающимся странам;

10. *признавая*, что LTAG является коллективной глобальной желательной целью, и она не налагает на отдельные государства конкретных обязательств или обязанностей в виде целей по сокращению эмиссии, *настоятельно призывает* каждое государство внести свой вклад в достижение этой цели социально, экономически и экологически устойчивым образом и в соответствии с принципом общей, но дифференцированной ответственности;

11. *признает*, что уровень амбициозности глобальных желательных целей для международной авиации зависит от эффективности и дополнительного объема финансовых ресурсов и передачи технологий, которые развитые страны, выполняя свои международные обязательства, должны предоставить развивающимся странам;

12. *просит* Совет учредить специализированный комитет для разработки конкретных планов по инициированию адресных мер или механизмов в целях оказания содействия развивающимся странам и государствам с особыми потребностями в расширении доступа к государственным и частным финансовым ресурсам, развитию и совершенствованию внутренних возможностей и технологий для решения проблемы международной авиации и изменения климата и представить доклад на 42-й сессии Ассамблеи ИКАО, что, среди прочего, должно предусматривать:

- a) создание модуля "Механизм оказания помощи на основе потребностей развивающихся стран" в разделе "Изменение климата" на веб-сайте ИКАО и обеспечение надлежащих технических возможностей для того, чтобы развивающиеся страны могли в любое время размещать на веб-сайте информацию о своих потребностях;
- b) содействие совместной передаче технологий, особенно развивающимся странам и государствам с особыми потребностями, с тем чтобы они могли адаптироваться к передовым и актуальным технологиям и увеличить свой вклад в достижение глобальных желательных целей;
- c) дальнейшее рассмотрение вопроса о создании климатического фонда в рамках ИКАО, с учетом возможных финансовых, институциональных и юридических проблем, с предложением к развитым странам делать ежегодные взносы в фонд для обеспечения справедливого перехода в развивающихся странах и расширение сотрудничества ИКАО с другими международными финансовыми институтами, с тем чтобы имелось больше финансовых ресурсов для покрытия расходов, понесенных развивающимися странами и государствами с особыми потребностями при внесении вклада в достижение глобальных желательных целей;
- d) создание программы ИКАО по оказанию помощи, наращиванию потенциала и подготовке персонала для SAF (ACT-SAF) в соответствии с духом сотрудничества в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" приветствуется, и ее

следует расширить, чтобы добавить в программу ИКАО АСТ-LTAG поддержку реализации других мер по сокращению эмиссии (например, авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования, инфраструктурные изменения, LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации);

13. *просит* Совет регулярно следить за ходом осуществления всех элементов корзины мер, направленных на достижение целей LTAG, в том числе, среди прочего, посредством: периодической инвентаризации новых и дополнительных финансовых ресурсов, в том числе для передачи технологий, которые развитые страны предоставляют развивающимся странам; механизма ИКАО по оценке состояния окружающей среды; обзора концептуального видения ИКАО в области SAF; дальнейшей оценки сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> и последствий изменения климата с точки зрения затрат для международной авиации, а также регионов и стран, особенно развивающихся стран, и последствий для роста и стоимостных последствий усилий по достижению LTAG во всех странах, особенно развивающихся странах; мониторинга информации, содержащейся в государственных планах действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации; и средств реализации. С этой целью Совет рассмотрит необходимые методологии для отслеживания прогресса и представит доклад на одной из будущих сессий Ассамблеи ИКАО;

14. *далее рекомендует* всем государствам представлять в ИКАО и обновлять добровольные планы действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации и обновлять их с кратким изложением соответствующей политики, действий и дорожных карт, включая долгосрочные прогнозы;

15. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2024 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 ~~следует добиться того~~ желательно, чтобы эти планы действий включали 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, информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи для реализации этих мер и информацию о финансовой поддержке, полученной развивающимися странами;

16. *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;

17. *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 2024 года, в том числе на основе сотрудничества и помощи в выявлении возможных источников финансирования декарбонизации авиации в сотрудничестве с финансовыми и другими соответствующими организациями, в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления планов действий в ИКАО;

18. *просит* Совет обеспечивать применение и совершенствование соответствующих стандартов, методик и механизма измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации и *просит далее* государства поддержать деятельность ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках, потреблении топлива и эмиссии CO<sub>2</sub>, уважая при этом национальный суверенитет и не допуская возложения чрезмерного бремени для государств, особенно развивающихся стран;

19. *просит* Совет ~~поручить~~ предложить государствам продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации и регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации государств в рамках своей деятельности по оценке достигнутого государствами прогресса в результате реализации мер по решению проблемы международной авиации и изменения климата в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

20. признавая необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO<sub>2</sub> 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;

21. *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;

22. *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 и адаптации международных авиационных систем и объектов инфраструктуры к последствиям и факторам риска климатических изменений;
- 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;

23. *рекомендует* Совету и государствам-членам сотрудничать с соответствующими организациями в целях достижения максимально возможного прогресса в осуществлении мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> внутри авиационного сектора (например, технологии, полеты и виды топлива) скоординированным и согласованным образом с целью избежать отрицательного воздействия на социально-экономическое развитие развивающихся стран, признавая, что наибольшее потенциальное воздействие на сокращение эмиссии CO<sub>2</sub> в авиации окажут меры, связанные с топливом;

24. *призывает* Совет и государства-члены быть в курсе инновационных авиационных технологий, новых типов полетов, способствующих сокращению эмиссии, и устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF), низкоуглеродных видов авиационного топлива (LCAF) и других более чистых источников энергии в соответствии с духом сотрудничества в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания", с тем чтобы обеспечить своевременную сертификацию, а также своевременное обновление и разработку соответствующих SARPS и инструктивных материалов ИКАО, при необходимости. К ИКАО и ее государствам-членам обращается настоятельный призыв продолжать работу над элементами корзины мер по достижению UAG устойчивости авиации, включая пункты 25–30 ниже;

25. *просит* государства:

- a) рассмотреть основные принципы, которые могли бы способствовать выводу на рынок все более эффективных с точки зрения расхода топлива воздушных судов, а также содействовать экономически эффективному обновлению парка воздушных судов изготовителями и эксплуатантами 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) стимулировать и увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки новых и безопасных для климата воздушных судов;

26. *просит* Совет:

- a) обновлять сертификационный стандарт на эмиссию CO<sub>2</sub> для самолетов надлежащим образом, исходя из последних достижений в области технологий повышения авиационной эффективности;
- b) своевременно обновлять и разрабатывать соответствующие экологические Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS), а также инструктивные материалы ИКАО для новых передовых авиационных технологий, по мере необходимости;
- c) обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;

27. *просит* государства:

- a) осуществлять совместную работу с изготовителями, поставщиками аэронавигационного обслуживания (ПАНО), эксплуатантами воздушных судов и эксплуатантами аэропортов, чтобы ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и аэронавигационных процедур и наземных операций, направленных на уменьшение авиационной эмиссии, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение экологических выгод во всех регионах и государствах, с учетом 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 учреждений ООН, т. е. ИКАО, для обмена информацией и разработки инструктивного материала по передовой практике для "экологических" аэропортов, включая практику планирования, развития, эксплуатации и технического обслуживания аэропортов;
- d) рассмотреть надлежащим образом возможность проведения оценки климатических факторов риска с целью способствовать включению мер по адаптации к климатическим изменениям в национальную климатическую политику и процессы планирования применительно к системам и объектам инфраструктуры международной авиации;

28. *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 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, адаптация к изменению климата и устойчивое развитие, 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 комплект документации по вопросам экологичного аэропорта;

- e) поощрять государства продолжать климатически устойчивую разработку своих авиационных систем и объектов инфраструктуры, уделяя внимание разработке политики, охватывающей действия по смягчению последствий изменения климата и адаптации к изменению климата с целью содействовать дальнейшему устойчивому развитию авиации.

29. *просит* государства:

- a) внедрять в национальных администрациях координированный подход в отношении мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующих исследований, разработки, производства и использования более чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, в том числе устойчиво производимого авиационного топлива (SAF) и низкоуглеводного авиационного топлива (LCAF), в соответствии с национальными обстоятельствами;
- b) рассмотреть вопрос об использовании стимулов, поощряющих разработку более чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая SAF и LCAF;
- c) осуществлять совместную работу с соответствующими заинтересованными сторонами, чтобы ускорить проведение исследований, сертификации и разработок в области топлива, а также внедрение технологий переработки и производства сырья и сертификацию новых воздушных судов и двигателей, позволяющих использовать SAF в объеме 100 % в целях сокращения издержек и содействия постепенному наращиванию объемов устойчивого производства до промышленных масштабов, особенно путем ~~поощрения и продвижения~~ ~~соглашений о закупках SAF и/или LCAF, а также путем~~ содействия своевременному внесению любых необходимых изменений в инфраструктуру аэропортов и систем энергоснабжения с учетом национальных обстоятельств и 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;

30. *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 более чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая SAF и LCAF;

- b) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);
- c) продолжать формировать общее представление о будущем использования SAF и LCAF 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 SAF и LCAF, 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 оценку прогресса в разработке и внедрении SAF, LCAF и других более чистых источников энергии для авиации в рамках процесса обзора, проводимого ИКАО, и созвать СААФ/3 в 2023 году в целях обзора концептуального видения ИКАО в области SAF на период до 2050 года, включая LCAF и другие более чистые источники энергии для авиации, чтобы определить глобальные рамки в соответствии с духом сотрудничества в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB) с учетом национальных условий и возможностей;

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

32. *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 (PM) для международной авиации:

- a) PM должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) PM должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) PM 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>;
- 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 18 повестки дня. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)**

18.1 На своих третьем, четвертом и пятнадцатом 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) (рабочий документ WP/370) и рассмотрел предложения Совета по обновлению резолюции A40-19 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. CORSIA" (WP/371). Кроме того, государства и наблюдатели представили 16 рабочих документов: WP/169, 174, 181, 211, 427, 432, 433, 437, 465, 468, 469, 485, 487, 495 Revision No. 1, 568 и 581.



18.2 Председатель предоставил слово представителю ИАТА, который проинформировал Комитет об отзыве документа WP/467, выразив при этом поддержку со стороны организации процессу внедрения CORSIA. Рабочий документ был отозван в духе обеспечения сплоченного согласия в рамках ИКАО с тем, что CORSIA является единственной экономической мерой решения проблемы углеродного следа от гражданской авиации.

18.3 В документе WP/370 Совет сообщил о прогрессе, достигнутом ИКАО после 40-й сессии Ассамблеи в решении вопросов, относящихся к CORSIA, включая обновленную информацию о связанных с CORSIA Стандартах и Рекомендуемой практике (SARPS) и о других соответствующих элементах внедрения и о поддержке внедрения, оказываемой в рамках программы ИКАО "Помощь, наращивание потенциала и подготовка персонала для CORSIA" (ACT-CORSIA), а также о периодическом обзоре CORSIA в 2022 году.

18.4 В документе WP/371 Совет представил предложение о пересмотре резолюции A40-19 с учетом изменений, происшедших после предыдущей сессии Ассамблеи, в том числе рекомендаций, вытекающих из периодического обзора CORSIA в 2022 году и подготовленных при техническом содействии Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP), в том числе изменений базовых показателей CORSIA и использования коэффициентов секторального и индивидуального роста для расчета компенсационных обязательств эксплуатантов воздушных судов в рамках CORSIA.

18.5 В документе WP/468 Китай объяснил свое предложение о внедрении CORSIA при помощи национальных планов и разработке методик проведения периодического обзора CORSIA. В документе выражено мнение, что во избежание каких-либо рыночных искажений, вызванных CORSIA, и в целях повышения эффективности внедрения CORSIA следует создать рамки разработки национальных планов внедрения CORSIA, чтобы каждое государство могло определять свои собственные правила и рамки внедрения, которые будут подлежать техническому рассмотрению ИКАО. В отношении периодического обзора CORSIA в документе предлагается учредить рабочую группу по обзору CORSIA, которая предложит систему показателей для оценки, основанной на руководящих принципах разработки и реализации РМ (приложение к A40-18).

18.6 В документе WP/469 Китай подробно представил свои позиции и рекомендации относительно целей и мер по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации. В отношении CORSIA в документе выражено мнение, что текущие программы и стандарты внедрения CORSIA, основанные на цели ИКАО обеспечить нулевой прирост углерода с 2020 года, не соответствуют международным законам и основным принципам глобального управления климатом и что без выполнения развитыми странами в рамках ИКАО своих международных обязательств по Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН), развивающиеся страны будут лишены справедливых возможностей для развития.

18.7 В документе WP/487 Доминиканская Республика рассказала о достигнутом прогрессе в области изменения климата и своих инициативах по соблюдению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО для CORSIA. В документе выражена поддержка продолжению работы по наращиванию в государствах потенциала, связанного с разработкой проектов в области охраны окружающей среды, соответствующих критериям для единиц эмиссии CORSIA. В документе также предлагается поощрять конкретные шаги по обеспечению доступа к финансированию и передаче технологий для развивающихся государств, главным образом, для проектов в рамках CORSIA.

18.8 В документе WP/433 Индия объяснила свои взгляды на периодический обзор CORSIA и подробно представила те элементы, которые Совет может принять во внимание в будущих обзорах CORSIA. В частности, в документе предлагается усовершенствовать обзоры

CORSIA, используя руководящие принципы разработки и внедрения РМ, представленные в добавлении к резолюции Ассамблеи А40-18. В документе также Совету представлены другие рекомендации, в том числе по рассмотрению негативного воздействия таких факторов, как пандемия COVID-19, на рост сектора международной гражданской авиации на основе оценки базового, секторального и индивидуального роста, а также рекомендовало предусмотреть защитные механизмы при разработке и оценке системы CORSIA.

18.9 В документе WP/568 Новая Зеландия подчеркнула, что амбициозность CORSIA должна быть сохранена или усилена, а базовый уровень должен обеспечивать осуществление компенсации в ближайшие годы. Государство выразило мнение, что CORSIA может играть определенную роль в деле достижения LTAG.

18.10 В документе WP/169 Российская Федерация, представляя свои взгляды относительно долгосрочной желательной цели для международной авиации (LTAG, пункт 17 повестки дня), также рассмотрела потенциальную связь LTAG с CORSIA. В этом контексте в документе заявлено, что реализация CORSIA несовместима с будущей реализацией LTAG, прежде всего потому, что CORSIA полагается на единицы эмиссии, которые образуются за пределами авиационного сектора, что приводит к оттоку капитала из отрасли и тем самым препятствует модернизации и достижению LTAG. В документе также выражено мнение о необходимости эволюционного перехода от CORSIA к осуществлению деятельности в рамках LTAG и высказано предложение призвать государства-члены отказаться от использования региональных рыночных мер, основанных на торговле квотами на эмиссию CO<sub>2</sub>, для международной гражданской авиации.

18.11 В документе WP/432 Соединенные Штаты Америки выразили свою поддержку продолжению внедрения CORSIA в качестве критически важного элемента "корзины мер" ИКАО, нацеленных на уменьшение влияния международной авиации на изменение климата. В документе выражено мнение, что ИКАО следует подтвердить амбициозность, решимость и авторитет CORSIA в вопросах климата на фоне восстановления отрасли после пандемии COVID-19. В этом контексте в документе подчеркнуто, что ИКАО следует установить четкий и конкретный базовый показатель для всех оставшихся этапов CORSIA, который не будет отклоняться от цели ИКАО по углеродно-нейтральному росту, начиная с 2020 года. В документе также изложены взгляды относительно потенциальной связи между системой мониторинга, отчетности и верификации CORSIA и необходимостью отслеживания/мониторинга использования устойчиво производимого вида авиационного топлива (SAF) по мере глобального распространения такого вида топлива.

18.12 В документе WP/465 54 государства – члена<sup>1</sup> Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) подчеркнули важность внедрения CORSIA африканскими государствами-членами. В документе выражено мнение, что CORSIA остается единственной глобальной рыночной мерой для эмиссии международной авиации. В документе также подробно сообщается о проблемах, с которыми столкнулась отрасль в Африке в результате пандемии COVID-19, и выражены мнения о возможных изменениях в структурных элементах CORSIA. В частности, там предложено исключить коэффициент индивидуального роста, использовать эмиссию за 2019 год для расчета базового уровня в рамках CORSIA вместо среднего значения за 2019 и 2020 годы после экспериментального этапа и сохранить освобождение от компенсационных обязательств для наименее развитых стран (НРС), развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ) и

---

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

малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ). В отношении периодического обзора CORSIA в документе Совету предлагается четко определить его сферу охвата и методику проведения. В документе выражена поддержка деятельности в рамках АСТ-CORSIA и подчеркнута необходимость постоянной поддержки в наращивании потенциала африканских государств.

18.13 В документе WP/485 Аргентина при поддержке трех государств-членов ЛАКГА (Доминиканской Республики, Коста-Рики и Эквадора) изложила действия, предпринятые для внедрения CORSIA. В документе подчеркнуты проблемы, связанные с нехваткой аккредитованных органов по верификации в регионе, и дополнительные проблемы, вызванные отменой визитов для верификации на местах из-за ограничений на поездки в результате пандемии COVID-19. Государства предложили ИКАО поощрять аккредитацию большего числа органов по верификации для обеспечения своевременного выполнения государствами и эксплуатантами требований MRV, относящихся к CORSIA. В документе также выражена поддержка деятельности в рамках АСТ-CORSIA и подчеркнута важность продолжения деятельности по наращиванию потенциала, особенно в развивающихся государствах.

18.14 В документе WP/495 Revision No. 1 Канада, Кения, Мексика, Норвегия, Республика Корея, Руанда, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Турция, Швейцария и Япония, а также Европейский Союз и его государства-члены при поддержке Азербайджана, Албании, Армении, Боснии и Герцеговины, Грузии, Исландии, Монако, Республики Молдова, Сан-Марино, Северной Македонии, Сербии, Украины и Черногории призвали Ассамблею стремиться к установлению максимально высокой экологической цели CORSIA для обеспечения постоянного доверия к CORSIA, положительной репутации ИКАО и ее основной системы по предотвращению воздействия на климат в глобальном масштабе, при этом тщательно соблюдая баланс между масштабностью цели и ее практической осуществимостью, с тем чтобы не допустить чрезмерной нагрузки на авиационную отрасль, которая еще восстанавливается после пандемии COVID-19, и не вносить существенных изменений в ее структуру. Они также призвали государства, еще не присоединившиеся к CORSIA, добровольно присоединиться к ней.

18.15 В документе WP/181 государства, входящие в состав Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕЧА<sup>1</sup>), выразили свою поддержку продолжающемуся внедрению CORSIA, отметив добровольное присоединение к ней новых государств, несмотря на их незначительный вклад в глобальную эмиссию и негативные последствия пандемии COVID-19. В документе подчеркивается необходимость предоставления постоянной технической поддержки и дальнейших указаний для содействия внедрению CORSIA.

18.16 В документе WP/437 Чехия от имени Европейского союза и его государств-членов<sup>2</sup>, других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)<sup>3</sup>, а также ЕВРОКОНТРОЛЯ выразила свою поддержку текущему внедрению CORSIA, подчеркнув добровольное участие всех 44 государств ЕКГА, начиная с экспериментального этапа, которое свидетельствует об их приверженности успешному внедрению CORSIA, а также отметила важность продолжения реализации программы АСТ-CORSIA. Государства изложили свои взгляды по поводу периодического обзора CORSIA, подчеркнув, что такой обзор представляет собой метод обеспечения постоянного соответствия CORSIA ее цели на всем протяжении функционирования и климатической политике во всем мире, включая уровень амбициозности CORSIA, в то время как

---

<sup>1</sup> Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

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

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

более фундаментальные соображения могут быть рассмотрены в рамках более поздних обзоров. Государства также выразили мнение, что Ассамблее следует подтвердить базовый уровень с 2024 года, обеспечивающий тот же уровень амбициозности CORSIA, что и первоначально утвержденный в резолюции A40-19 Ассамблеи. Государства также предложили поручить Совету принять необходимые меры для недопущения двойного учета сокращения эмиссии как в CORSIA, так и в определяемых на национальном уровне вкладах в рамках Парижского соглашения.

18.17 В документе WP/427 Египет, Йемен, Катар, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Саудовская Аравия, Судан и Тунис при поддержке Арабской организации гражданской авиации (АрКГА) выразили свою поддержку текущему внедрению CORSIA, отметив важность продолжения реализации программы АСТ-CORSIA, и пояснили свою точку зрения относительно изменений некоторых структурных элементов CORSIA. В частности, документ поддерживает принятие уровня эмиссии 2019 года в качестве базового показателя для всех этапов CORSIA (с 2021 по 2035 год), подчеркнув необходимость избежания любого финансового бремени для государств и эксплуатантов воздушных судов. Государства также предложили отменить коэффициент индивидуального роста эксплуатантов воздушного судна, сохранив только коэффициент секторального роста на весь период действия CORSIA. Государства подтвердили свое мнение о том, что CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, обеспечивающей однократный учет эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации. Эти государства также подчеркнули необходимость создания методики/механизма проведения систематического периодического обзора CORSIA. Что касается уровня амбициозности, цель CORSIA не связана с каким-либо конкретным объемом компенсационных обязательств, а направлена на достижение цели углеродно-нейтрального роста за счет поддержания чистой эмиссии на базовом уровне (каким бы он ни был). Поэтому компенсационные обязательства, которые будут ниже тех, которые ожидалось на момент принятия CORSIA, не должны рассматриваться как снижение амбициозности системы.

18.18 В документе WP/174 Гайана при поддержке Аргентины, Гватемалы, Доминиканской Республики, Коста-Рики, Панамы, Сальвадора и Уругвая подчеркнула прогресс Гайаны в содействии внедрению CORSIA посредством разработки национальной правовой базы и добровольного участия в CORSIA. В документе также подчеркнута уязвимость малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) к последствиям изменения климата и важность продолжения мероприятий по подготовке специалистов в рамках программы АСТ-CORSIA.

18.19 Комитет принял к сведению информационные документы, представленные Оманом (WP/211) о его опыте внедрения CORSIA и документ Сейшельских Островов (WP/581) о подходе этого государства к сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>.

18.20 Китай устно представил некоторые поправки к проекту резолюции, попросив также приложить их к докладу по этому пункту. Эти поправки, которые не были поддержаны большинством государств, приведены ниже после текста Резолюции 18/1.

18.21 По просьбе председателя Секретариат принял к сведению, что предложение Совета направлено на сохранение необходимого и хрупкого баланса между структурными элементами CORSIA с точки зрения последствий для эксплуатантов в странах с растущей экономикой, обеспечивая при этом общий уровень амбициозности и значимости CORSIA в будущем как единственной системы для международной авиации. Секретариат представил следующие разъяснения:

- a) в отношении базового уровня CORSIA, использование процентной доли эмиссии CO<sub>2</sub> 2019 года повлияет на уровень амбициозности в плане общего объема компенсационных обязательств в рамках CORSIA до 2035 года, и на начальный

год компенсации в зависимости от восстановления после COVID и сценариев будущего роста. Предложение Совета о 85-й доли эмиссии 2019 года в качестве базового уровня, начиная с 2024 года, было сделано в свете ожидаемого начала компенсационного процесса на первом этапе CORSIA;

- b) в отношении секторальных и индивидуальных коэффициентов роста было разъяснено, что их использование определяет порядок распределения общего объема компенсационных требований в рамках CORSIA по каждому эксплуатанту самолетов. Предложение Совета об использовании 100-процентного секторального показателя в период 2021–2032 годов, и 85-процентного секторального показателя и 15-процентного индивидуального показателя в период 2033–2035 годов обеспечивает сбалансированную компенсацию за увеличение компенсационных обязательств в связи с предлагаемым новым базовым уровнем CORSIA.

18.22 Комитет отметил, что в ряде рабочих документов говорилось об усилиях ИКАО и ее государств-членов и отрасли по активному внедрению CORSIA и расширению добровольного участия государств в системе CORSIA. В этой связи Комитет признал существенный прогресс, достигнутый Организацией после последней Ассамблеи в активном внедрении CORSIA. Комитет приветствовал рост количества государств, добровольно участвующих в CORSIA, включая последние заявления о добровольном участии Сьерра-Леоне и Сейшельских Островов, вместе с которыми общее количество участвующих государств достигло 117, и призвал другие государства сделать это как можно скорее.

18.23 Комитет приветствовал продолжающийся прогресс в реализации программы ИКАО АСТ-CORSIA, вклад и участие государств-членов и просил государства продолжать участвовать в программе и поддерживать ее.

18.24 В отношении роли CORSIA как единственной глобальной системы Комитет отметил пункт 18 текста проекта резолюции Ассамблеи, прилагаемого к документу WP/371, в котором четко говорится, что *"CORSIA является единственной глобальной рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации"*.

18.25 В отношении базовых показателей CORSIA после экспериментального этапа (с 2024 по 2035 год) Комитет принял к сведению различия во мнениях. Одни государства предпочитали сохранить уровень эмиссии 2019 года после экспериментального этапа до 2035 года, в то время как другие поддерживали предложение Совета использовать 85 % от эмиссии 2019 года. Говоря об использовании секторальных и индивидуальных коэффициентов роста, начиная с 2030 года, некоторые государства поддерживали предложение Совета, а другие просили полностью исключить индивидуальный коэффициент роста из CORSIA.

18.26 Комитет обсудил пересмотренную резолюцию A40-19 Ассамблеи, прилагаемую к документу WP/371, в которой содержится предложение Совета ИКАО о базовом уровне CORSIA после экспериментального этапа (т. е. 85 % от эмиссии 2019 года) с 2024 по 2035 год, и поправки, относящиеся к использованию коэффициента индивидуального роста с 2030 года, признавая, что это предложение является компромиссом, достигнутым Советом в интересах сохранения необходимого, но хрупкого баланса между структурными элементами CORSIA, при сохранении ее целостности и уровня амбициозности. Комитет отметил, что предложение Совета представляет компромиссное решение, в рамках которого делается попытка учесть сбалансированным образом различия в позициях государств.

18.27 Говоря о будущих периодических обзорах CORSIA, несколько государств поддержали предложение одного государства обновить текст пункта 17 проекта резолюции Ассамблеи и просить Совет разработать методику и установить сроки проведения обзоров. Другие государства высказали мнение о том, что хотя предложение представляется интересным, они предпочитали бы сохранить текст резолюции Ассамблеи без изменений.

18.28 Рассмотрев пересмотренную резолюцию А40-19 по CORSIA, предложенную в добавлении к документу WP/371, и принимая во внимание мнение некоторых государств сохранить текст проект резолюции Ассамблеи без каких-либо изменений, Комитет согласился в качестве компромиссного решения изменить проект резолюции Ассамблеи в пункте 17 постановляющей части и просить Совет определить методику и сроки проведения будущих периодических обзоров CORSIA при условии, что это будет единственное изменение, внесенное в текст. Такое изменение позволит Совету подготовить необходимую методику и установить сроки проведения им будущих обзоров CORSIA. Решение было единодушно одобрено участниками заседания.

18.29 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

**Резолюция 18/1. 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 (PM) 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 PM, 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 Комитетом по климату и окружающей среде (СЕС), его Техническим консультативным органом (ТАВ) и его Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в поддержку внедрения CORSIA,

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

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

*приветствуя* прогресс, достигнутый в разработке и обновлении 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 (ТАВ), 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, что способствовало успешному выполнению требований MRV государствами и предоставлению отчетности в центральный реестр CORSIA данных о годовой эмиссии CO<sub>2</sub>,

*приветствуя* растущее количество заявлений государств-членов об их намерении добровольно участвовать в CORSIA на экспериментальном этапе с 2021 года, при этом 88 государств добровольно принимают участие в 2021 году, 107 государств в 2022 году и 115 государств в 2023 году,

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

*напоминая* о решении Совета (июнь 2020 года) об использовании показателей эмиссии за 2019 год вместо показателей эмиссии за 2020 год в целях внедрения соответствующих структурных элементов CORSIA (т. е., базовый уровень эмиссии, базисный год для расчета компенсационных обязательств эксплуатанта самолетов и пороговая величина для новых участников) в ходе экспериментального этапа в свете пандемии COVID-19 и обеспечивая защиту от необоснованного экономического бремени для эксплуатантов самолетов,

*признавая* проведение Советом периодического обзора CORSIA за 2022 год при техническом участии CAEP, включая анализ воздействия пандемии COVID-19 и его сценариев восстановления эмиссии CO<sub>2</sub> на базовые уровни эмиссии в рамках CORSIA после окончания экспериментального этапа,

*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 CO<sub>2</sub> 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 методик МЧР для авиации,

*признавая*, что данная резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей или не 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 А41-20 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюция А41-21 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции А40-17, А40-18 и А40-19 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> международной авиации, а также отслеживать и представлять отчеты о ходе работы по осуществлению планов действий и разработать методiku, 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 Ассамблей;

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, и *далее постановляет*, что ежегодный объем эмиссии CO<sub>2</sub>, 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 с 2021 по 2023 год коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, и с 2024 по 2035 год коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – 85 % значения суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- c) где с 2033 по 2035 год фактор роста эксплуатанта самолетов = (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – 85 % значения эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- d) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей) и
- 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 2019 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 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
  - v) с 2033 по 2035 год 85 % секторальных и 15 % индивидуальных 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, и *далее постановляет*, что новый участник<sup>1</sup> освобождается от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объем его эмиссии превысит 0,1 % от общего объема эмиссии за 2019 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 CO<sub>2</sub> 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 CAEP проводит периодический анализ CORSIA для рассмотрения Ассамблеями в целях, указанных в п. 9 g) выше, и с тем, чтобы содействовать устойчивому развитию международного авиационного сектора и действенности данной системы и *просит* Совет подготовить методiku и установить сроки проведения таких обзоров. Помимо прочего, это будет включать:

---

<sup>1</sup> 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;
- 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 CO<sub>2</sub> международной авиации, во избежание возможных несогласованных и дублирующих друг друга государственных или региональных РМ, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>", "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 обновлять 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 СЕС 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, отвечающих 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 Парижского соглашения, и *рекомендует* государствам применять такие методики при осуществлении деятельности по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета при сокращении эмиссии.

-----

**Поправки к "СВОДНОМУ ЗАЯВЛЕНИЮ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ  
ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.  
СИСТЕМА КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ  
МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA)", представленному Советом ИКАО**

(Представлено Китаем) <sup>1</sup>

*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

---

<sup>1</sup> Н.В.: Следующий текст отражает поправки, предложенные в устной форме делегацией Китайской Народной Республики к предложенному проекту резолюции 18/1 (пункт 17.20), которые первоначально были дополнением к заключительному докладу Исполнительного комитета на пленарном заседании (А41-WP/659 P/55)

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 Комитетом по климату и окружающей среде (СЕС), его Техническим консультативным органом (ТАВ) и его Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в поддержку внедрения CORSIA,

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

*приветствуя* отмечая также публикацию второго издания тома IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям CORSIA" Технического руководства по окружающей среде (ETM) (Дос 9501),

*приветствуя* отмечая прогресс, достигнутый в разработке и обновлении 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 (ТАВ), 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" (АСТ-CORSIA), которая включает организацию семинаров, разработку информационно-разъяснительных материалов и установление партнерских отношений между государствами в рамках CORSIA, что ~~сделало возможным~~ способствовало успешному выполнению требований MRV государствами и предоставлению отчетности в центральный реестр CORSIA данных о годовой эмиссии CO<sub>2</sub>,

*приветствуя* растущее количество заявлений государств-членов об их намерении добровольно участвовать в CORSIA на экспериментальном этапе с 2021 года, при этом 88 государств добровольно принимают участие в 2021 году, 107 государств в 2022 году и 115 государств в 2023 году,

*признавая*, что справедливый и беспристрастный подход к внедрению и активная деятельность по наращиванию потенциала может способствовать принятию государствами-членами решений о добровольном участии в системе CORSIA,

*напоминая* о решении Совета (июнь 2020 года) об использовании показателей эмиссии за 2019 год вместо показателей эмиссии за 2020 год в целях внедрения соответствующих структурных элементов CORSIA (т. е. базовый уровень эмиссии, базисный год для расчета компенсационных обязательств эксплуатанта самолетов и пороговая величина для новых участников) в ходе экспериментального этапа в свете пандемии COVID-19 и обеспечивая защиту от необоснованного экономического бремени для эксплуатантов самолетов,

*признавая также напоминая* проведение Советом периодического обзора CORSIA за 2022 год при техническом участии CAEP, включая анализ воздействия пандемии COVID-19 и его сценариев восстановления эмиссии CO<sub>2</sub> на базовые уровни эмиссии в рамках CORSIA после окончания экспериментального этапа,

*принимая во внимание*, что авиационная отрасль поддерживает CORSIA как единую глобальную систему компенсации выбросов углерода в противовес ~~несогласованным~~ односторонним государственным и региональным РМ в отношении эксплуатантов воздушных судов третьих сторон, 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 CO<sub>2</sub> 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 ~~возможным несогласованным~~ односторонним государственным и региональным РМ в отношении эксплуатантов воздушных судов третьих сторон,

*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 А41-хх "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха" и резолюция А41-хх "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяют резолюции А40-17, А40-18 и А40-19 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для обеспечения устойчивого развития авиации достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне;

4. подчеркивает роль CORSIA, дополняющей более широкий пакет мер для обеспечения устойчивого развития авиации 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 CO<sub>2</sub> международной гражданской авиации (т. е. рейсы гражданской авиации, вылетающие из одной страны и прибывающие в другую страну), превышающих уровни 2020 года, просит государства составить национальные планы внедрения глобальной системы РМ как системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в качестве их вклада в достижение согласованных глобальных желательных целей ИКАО с учетом их общей, но дифференцированной ответственности и 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 CO<sub>2</sub> 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, признавая, что развитым странам следует поставить себе более амбициозные цели по абсолютному сокращению эмиссии своей авиации для компенсации увеличения объема эмиссии в связи с ростом объемов воздушного транспорта в развивающихся странах с тем, чтобы свести 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 соответствии с руководящими принципами структуризации, осуществления и анализа рыночных мер (PM) для международной авиации, 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, и *далее постановляет*, что ежегодный объем эмиссии CO<sub>2</sub>, подлежащий компенсации эксплуатантом самолетов в рассматриваемом году после 2021 года, настоятельно рекомендуется рассчитывать каждый год следующим образом, хотя каждое участвующее государство может принять и опубликовать методики расчета в своих национальных планах по внедрению CORSIA:

- 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 с 2021 по 2023 год коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – значение суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, и с 2024 по 2035 год коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – 85 % значения суммарной эмиссии, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- c) где с 2033 по 2035 год фактор роста эксплуатанта самолетов = (эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – 85 % значения эмиссии эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в 2019 году) / эмиссия эксплуатанта самолетов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;
- d) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей) и
- 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 2019 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~~5~~ год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;
  - ~~v) с 2033 по 2035 год 85 % секторальных и 15 % индивидуальных 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, и *далее постановляет*, что новый участник<sup>1</sup> освобождается от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объем его эмиссии превысит 0,1 % от общего объема эмиссии за 2019 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 CO<sub>2</sub> 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 г) выше, и с тем, чтобы содействовать устойчивому развитию международного авиационного сектора и действенности данной системы. Помимо прочего, это будет включать:

- a) оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей ИКАО, рыночного и стоимостного воздействия системы на *все* государства, *особенно на развивающиеся страны* и их эксплуатантов самолетов и на международную авиацию, а также оценку функционирования структурных элементов;
- 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

---

<sup>1</sup> 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.

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 CO<sub>2</sub> международной авиации, во избежание ~~возможных несогласованных и дублирующих друг друга~~ односторонних государственных или региональных РМ в отношении эксплуатантов самолетов третьих сторон, обеспечивая тем самым однократный учет эмиссии CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>", "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 обновлять 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 AGCCEC и CAEP;
- f) Совету ввести программу или механизм технического обзора национальных планов государств по внедрению CORSIA путем создания консультативного органа экспертов, выдвинутых государствами, и вносить предложения по совершенствованию для рассмотрения государствами. Если государство не может выполнить эти предложения, оно не является нарушителем такой резолюции;
- g) государствам-членам продолжать совершенствовать свои национальные планы по внедрению CORSIA, в том числе предпринимая необходимые действия по выработке национальной политики и нормативной базы с учетом национальных особенностей и соответствующих возможностей в свете требований тома IV Приложения 16, при этом признавая необходимость поддерживать развивающиеся страны в целях эффективного внедрения ими системы CORSIA; 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 теме IV Приложения 16;~~

20. ~~напоминает о своем решении, принятом на 39-й сессии, принимает решение о том, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения и/или аккредитованных государствами, 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. ~~принимает решение о том, 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 теме 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. ~~принимает решение о том, что в CORSIA будут в приоритетном порядке 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 ее Парижского соглашения, и рекомендует государствам применять такие методики при осуществлении деятельности по сокращению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета при сокращении эмиссии.~~

---

## **Пункт 19 повестки дня. Многоязычие в ИКАО**

19.1 Комитет рассмотрел документ A41-WP/44 о признании многоязычия в качестве основополагающего принципа достижения целей ИКАО. В документе изложены меры, принятые для поощрения многоязычия в ИКАО на основе паритета и качества обслуживания, оптимизации имеющихся ресурсов, соблюдения передовой практики Организации Объединенных Наций в области лингвистического обслуживания, а также разработки и использования усовершенствованных инновационных инструментов. Одним из важных достижений в этой области было отмечено утверждение стратегии ИКАО в области многоязычия.

19.2 Комитет также рассмотрел документ A41-WP/117, представленный Китаем. В документе подчеркивается важное значение многоязычия для достижения стратегических целей ИКАО и внедрения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и инициативы "Ни одна страна не остается без внимания". В нем дана общая оценка эффективности Конвенции о международной гражданской авиации на шести языках и содержится призыв к ратификации государствами-членами текстов Конвенции на арабском и китайском языках. Комитет отметил, что ИКАО следует продолжать поддерживать многоязычие как один из основополагающих принципов Организации посредством реализации соответствующей стратегии, а также осуществления информационно-просветительской деятельности, включая мероприятия, посвященные международным договорам. Государствам-членам было также настоятельно рекомендовано сотрудничать с Секретариатом в целях поддержки многоязычия.

19.3 Кроме того, Комитет рассмотрел документ A41-WP/343, представленный Российской Федерацией. В документе содержится обзор лингвистического обслуживания в ИКАО в контексте пандемии COVID-19. Выражалась обеспокоенность по поводу более низкого качества устного перевода, увеличения расходов ИКАО и рабочей нагрузки штатных устных переводчиков. Лингвистические службы необходимы для того, чтобы избежать дискриминации, достичь стратегических целей ИКАО и обеспечить внедрение SARPS, PANS и инициативы "Ни одна страна не остается без внимания". В этой связи эти службы должны быть надлежащим образом укомплектованы высококвалифицированными специалистами, знакомыми с авиационной тематикой и терминологией. Генеральному секретарю следует обеспечить, чтобы меры, связанные с пандемией, не подрывали принцип многоязычия, а ИКАО следует поддерживать его в контексте повышения производительности и внедрения новых технологий.

19.4 Комитет также рассмотрел документ A41-WP/365, представленный Чили и поддержанный 22 государствами – членами ЛАКГА и Гайаной. В документе подчеркивается важность Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) с учетом его сквозного характера по отношению к стратегическим целям ИКАО и его влияния на планирование и исполнение решений в области аэронавигации. С учетом важных элементов, содержащихся в ГАНП, особое значение имеет обеспечение правильного, единообразного и однозначного толкования его терминов.

19.5 Наконец, Комитет рассмотрел документ A41-WP/426, представленный Боливарианской Республикой Венесуэла и поддержанный 20 государствами – членами ЛАКГА. В документе подчеркивалась важнейшая роль многоязычия в обеспечении языкового и культурного разнообразия, эффективности, транспарентности и принципов международного права, а также в достижении стратегических целей ИКАО и реализации инициативы "Ни одна страна не остается без внимания". Необходимо обеспечить равенство между шестью официальными языками ИКАО для поддержания беспрепятственного общения на всех официальных языках. Следует выдвигать конкретные инициативы по устранению недостатков в своевременном распространении информации и принципа равных возможностей в целях улучшения предоставления лингвистического обслуживания, проведения мероприятий, подготовки кадров и других инициатив.

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

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



19.8 Комитет выразил решительную поддержку новой стратегии ИКАО в области многоязычия, основанную на резолюциях ООН и ИКАО. Он поблагодарил Секретариат за успешное решение серьезных проблем, возникавших в прошедшие годы, при поддержании принципа многоязычия. Комитет отметил также достижение Секретариатом существенного прогресса после сессии А40 в деле укрепления многоязычия. Однако в этой области будет необходима дополнительная деятельность, персонал и ресурсы для повышения эффективности и результативности работы ИКАО, включая использование передовой практики и инновационных технологий.

19.9 Было разъяснено, что стратегия многоязычия в ИКАО распространяется за пределы области лингвистического обслуживания, с тем чтобы охватить развитие возможностей персонала для обслуживания международной гражданской авиации во всех ее разнообразных сферах. Это требует изменения привычного подхода в целях расширения возможностей ИКАО. В этом отношении лингвистическое обслуживание следует рассматривать как важный актив. Комитет призвал разработать план действий, который будет выполняться в следующем трехлетии и о результатах которого следующей сессии Ассамблеи будет представлен доклад.

19.10 Комитет отметил постоянные усилия ИКАО по предоставлению качественного лингвистического обслуживания в трудных условиях увеличения спроса на фоне сокращения ресурсов, а также с признательностью отметил неустанные усилия по оптимизации процессов и операций в целях повышения эффективности и результативности работы.

19.11 Были представлены пояснения в отношении перевода Глобального аэронавигационного плана. В этом отношении 13-я Аэронавигационная конференция (2019) рекомендовала "ИКАО представить глобальный стратегический уровень ГАНП (в подготовленной для печати форме) на шести языках ИКАО", который был переведен и размещен на портале ГАНП. Перевод глобального технического уровня или региональных и национальных уровней ГАНП потребовал бы огромных ресурсов, не только в части перевода, но и в части разработки и обслуживания в сфере ИТ.

19.12 Некоторые государства призвали остальные государства к ратификации текста *Конвенции о международной гражданской авиации* на арабском и китайском языках в целях содействия пониманию и реализации ее целей и принципов пользователями этих двух языков и обеспечения полноценного, упорядоченного и эффективного развития деятельности международной гражданской авиации.

19.13 Кроме того, некоторые государства попросили добавить в качестве рабочего языка португальский в целях оказания поддержки работы ИКАО. Секретариат принял к сведению эту просьбу, однако указал на то, что текущая политика и бюджет ИКАО предусматривают использование только шести языков ООН. При этом будут приветствоваться добровольные взносы государств-членов в форме прикомандирования специалистов в области лингвистического обслуживания и финансовой поддержки специальных проектов.

19.14 В заключение Комитет был проинформирован о том, что Арабская организация гражданской авиации выпустила первый арабско-английский авиационный словарь.

19.15 По итогам рассмотрения документов А41-WP/44, 117, 343, 365 и 426 и в свете обсуждения Комитет рекомендовал Ассамблее, признавая многоязычие в качестве основополагающего принципа достижения целей ИКАО,

- a) просить Совет внимательно следить за осуществлением принятых им политики и решений, в целях повышения эффективности и действенности лингвистического обслуживания;
- b) просить ИКАО осуществлять в полном объеме стратегию в области многоязычия, включая план действий по ее осуществлению, и представить доклад о достигнутом прогрессе 42-й сессии Ассамблеи;
- c) настоятельно призвать государства-члены активно сотрудничать с ИКАО, в том числе посредством партнерств, прикомандирования или добровольных взносов, в целях продвижения многоязычия в качестве неотъемлемой части программ и мероприятий Организации.

## **Пункт 20 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО**

20.1 Комитет отметил основные результаты и прогресс, достигнутые руководящими органами и Секретариатом в деле повышения эффективности и действенности Организации, представленные в документе WP/43 rev. 1. Он высоко оценил текущие действия в этой области деятельности, включая разработку бизнес-плана ИКАО (БП) на базе подхода, основанного на управлении, ориентированном на конкретные результаты (RBM), систему подотчетности, общеорганизационное управление рисками (ОУР) и меры по дальнейшему совершенствованию, которые будут реализованы в течение трехгодичного периода 2023–2024–2025 гг.

20.2 Комитет постановил рекомендовать поправки, предложенные в проекте резолюции, включенном в добавление В к документу WP/43 rev. 1, для принятия Ассамблеей.

20.3 Комитет рассмотрел представленный Индонезией документ WP/389 "Международные стандарты, касающиеся проектирования, сертификации и эксплуатации гидроаэродромов". Он отметил, что соответствующая работа уже ведется и комплексный проект с результатами будет рассмотрен Аэронавигационной комиссией позднее в этом году в установленном порядке.

20.4 Комитет рассмотрел представленный Республикой Корея документ WP/332 "Соображения в поддержку электронного распространения писем государствам ИКАО". Комитет рекомендует Ассамблее, чтобы ИКАО приняла рекомендации для проведения дальнейшего анализа в рамках своей инициативы по цифровой трансформации.

20.5 Комитет принял к сведению информационные документы WP/543 "Система регулирования гидроаэродромов", представленный Королевством Саудовская Аравия ", и WP/604 "Устойчивость и эффективность на основе лидерства и сотрудничества", представленный Организацией воздушного транспорта "Гермес".

20.6 В свете проведенного обсуждения Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию.

## **Резолюция 20/1. Повышение эффективности и действенности ИКАО**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что 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,

*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 бизнес-плана Организации на 2023–2025 гг. с учетом принципов управления, ориентированного на конкретные результаты (RBM), и в рамках усилий по совершенствованию системы мониторинга эффективности деятельности и предоставления соответствующей отчетности;

2. *одобряет* уже принятые Советом решения по разработке трехлетнего бизнес-плана, 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 (SMRT)~~;

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

а) разработать надежную систему подотчетности, а также механизмы ее внедрения и контроля за ее функционированием, принимая во внимание необходимость обеспечения согласованности между ее различными составными элементами, включая

стратегическую рамочную программу и управление эффективностью деятельности, внутренний контроль, этические стандарты и добросовестность, а также надзорные функции;

- ba) 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 разработку бюджета Регулярной программы;
- c) разработать процесс пересмотра бизнес-плана с целью учесть новые изменения, произошедшие в трехлетний период;
- db) предоставить бизнес-план в распоряжение Договаривающихся государств и представлять в ходе соответствующего трехгодичного периода его действующий вариант каждой очередной сессии Ассамблеи;
- ee) 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, чтобы результаты, достигнутые на основе консенсуса, по-прежнему являлись основополагающей ценностью и целью ИКАО и ее профильных экспертных органов;
- fd) избегать любого фактического, потенциального или предполагаемого конфликта интересов при заключении партнерских соглашений и привлечении добровольного финансирования.

4. *Поручает Совету:*

- a) продолжать совершенствовать методы и процедуры работы Ассамблеи в целях повышения подотчетности, транспарентности, простоты и эффективности;
- 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;~~
- be) обеспечить эффективность контрольного механизма с процедурой независимого представления докладов Совету для достижения эффективности, транспарентности, доверия, участия и подотчетности в рамках программ;
- c) продолжать пересмотр управленческой структуры ИКАО и ее возможностей по более эффективному, простому, подотчетному и транспарентному процессу принятия решений, включая разграничение и распределение обязанностей между Секретариатом и руководящим органом, а также таких путей рассмотрения трехлетнего цикла Ассамблеи и бюджета Организации, которые могут способствовать такому улучшению процесса принятия решений.

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 пп. 3–5 выше должным образом принимать во внимание не являющийся исчерпывающим перечень соображений в добавлении к настоящей резолюции;

7. заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A31-2 A40-20, касающуюся повышения эффективности деятельности ИКАО.

### **ПЕРЕЧЕНЬ СООБРАЖЕНИЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ И ДЕЙСТВЕННОСТИ ИКАО**

*Процесс системного планирования* (пункт 3 b) данной резолюции):

a) обеспечить прямую и транспарентную увязку между бизнес-планом и бюджетом Регулярной программы;

b) создать процедуры разработки бюджета 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) создать процедуры ~~определения стратегических целей, ожидаемых результатов, основных видов деятельности, итоговых результатов и задач наряду с применением показателей оценки производственной деятельности;~~ предоставления отчетности по результатам работы в увязке со стратегическими целями и результатами на основе показателей эффективности деятельности, контрольных и целевых показателей, определенных в бизнес-плане;

d) разработать в рамках бизнес-плана более конкретные планы по стратегическим целям и обеспечить координацию и единство действий в рамках всех Стратегических целей, управлений и региональных бюро;

e) осуществлять обзоры хода осуществления бизнес-плана на постоянной основе в рамках Секретариата и, на периодической основе, – обзоры Советом и вспомогательными органами;

f) обеспечивать обновление и преемственность самого бизнес-плана по крайней мере на трехгодичной основе.

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

g) ~~упростить повестку дня и сократить объем документации, сосредоточив внимание на вопросах стратегии и политики высокого уровня, на основных областях приоритетности и распределении ресурсов;~~ упростить повестку дня и сократить объем документации, сосредоточив внимание на вопросах стратегии и политики высокого уровня, на основных областях приоритетности и распределении ресурсов;

h) соблюдать сроки, установленные для подготовки и распространения документации;

i) проводить более эжтенеивные брифинги для выборных должностных лиц;

~~j) усовершенствовать процедуры представления докладов, в частности избегать не являющегося необходимым дублирования в результате представления и рассмотрения одних и тех же документов в различных органах; h) усовершенствовать процедуры представления докладов, в частности избегать не являющегося необходимым дублирования в результате представления и рассмотрения одних и тех же документов в различных органах.~~

~~k) ликвидировать требование о ведении протоколов заседаний комиссий (как это было сделано на временной основе на данной сессии);~~

~~l) усовершенствовать процедуры представления общих заявлений и более строго соблюдать установленные часы заседаний;~~

~~m) внедрить более современные и эффективные процедуры голосования, в особенности при избрании членов Совета.~~

~~*Примечание. Если потребуется внести изменения в Постоянные правила процедуры Ассамблеи (Doc 7600), то государства нужно уведомлять заблаговременно до начала следующей очередной сессии Ассамблеи, с тем чтобы такие изменения могли приниматься в начале сессии для незамедлительного вступления в силу.*~~

*Процесс пересмотра бизнес-плана (пункт 3 с) резолюции)*

При пересмотре бизнес-плана после его утверждения необходимо учитывать:

- a) какие элементы бизнес-плана подлежат пересмотру, и кто может вносить и принимать предложения о пересмотре;
- b) необходимые причины, обосновывающие пересмотр, и порядок регистрации и мониторинга улучшений.

*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 и родственников лиц, пострадавших в авиационных происшествиях;~~
- g) усовершенствовать планирование сроков и документации, а также сократить продолжительность совещаний ИКАО в целом;
- ~~h) обеспечить защиту интеллектуальной собственности ИКАО за счет использования механизма управления цифровыми правами;~~
- hi) рассмотреть целесообразность и возможность привлечения внешних экспертов, в случае необходимости, для содействия в решении любых из вышеперечисленных вопросов.

-----

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

21.1 Комитет рассмотрел представленный Советом документ WP/55, в котором подробно описаны мероприятия, осуществляемые Организацией для популяризации преимуществ авиации в поддержку Целей устойчивого развития (ЦУР) Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, а также важные шаги в области партнерских связей.

21.2 Комитет выразил общую поддержку документа и призвал ИКАО продолжать играть ведущую роль в поддержке реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года в соответствии с инициативой ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания".

21.3 Комитет далее призвал ИКАО сотрудничать с Системой координации развития ООН под общим руководством резидентов-координаторов ООН для содействия проведению стратегических диалогов по авиации, а также рассмотрению вопросов о том, как более эффективно интегрировать авиацию посредством национального планирования и деятельности Группы ООН по устойчивому развитию (UNSDG).

21.4 Комитет принял к сведению предложение одного из государств-членов о включении в пересмотренный проект резолюции ссылки на пункт 30 резолюции A/RES/70/1 Ассамблеи Организации Объединенных Наций. Комитет не поддержал это предложение.

21.5 Комитет подчеркнул важность анализа воздействия авиации на устойчивое развитие и 17 ЦУР. Ему также напомнили о сопоставительном анализе, проведенном ИКАО для иллюстрации того, как ее работа по пяти стратегическим целям Организации способствует достижению 17 ЦУР. Комитет был проинформирован о том, что вышеупомянутый анализ будет обновлен в 2023 году.

21.6 Комитет далее согласился внести изменения в проект резолюции, прилагаемый к документу WP/55, включив в него ссылку на проблемы и потребности наименее развитых стран Африки.

21.7 В связи с этим Комитет рекомендовал Ассамблее принять обновленную резолюцию Ассамблеи, которая содержится в добавлении к документу WP/55.

21.8 Комитет рассмотрел также представленный Бангладеш документ WP/149 о важности национальной политики в области авиации или генерального планирования для содействия социально-экономическому развитию государств. В этой связи Комитет согласился с действиями, изложенными в документе WP/149, представленном Бангладеш, призывающими ИКАО разработать инструктивный материал по планированию деятельности гражданской авиации и оказать помощь государствам посредством проведения глобальных и региональных вебинаров, практикумов и обучения в целях наращивания их потенциала в деле разработки и реализации их планов и стратегий в области гражданской авиации. Комитет далее был проинформирован о том, что работа над предлагаемыми действиями, особенно в отношении инструктивного материала по Национальному механизму авиационного планирования, а также соответствующие учебные мероприятия продолжаются.

21.9 Комитет принял к сведению информационные документы WP/71, представленный ИАТА, WP/178, представленный совместно ИАТА, МСА, КАНСО, МСДА, ИККАИА, и WP/540, представленный МОТ, ИФАЛПА и Международной федерацией транспортных рабочих (МФТР). Что касается информационного документа WP/71, то актуальность циркулярной экономики была поднята в качестве вопроса, представляющего интерес для дальнейшей работы ИКАО.

21.10 В свете проведенной 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;

*признавая*, что четко определенная взаимосвязь между более широкими национальными планами и стратегиями развития и национальной политикой, планами и рамочными программами в области авиации имеет ключевое значение для обеспечения возможности расстановки приоритетов и оптимального распределения ресурсов на нужды авиации;

*напоминая* о беспрецедентном глобальном кризисе, вызванном пандемией COVID-19, дестабилизировавшем авиационную отрасль, в том числе серьезно повлиявшим на ее трудовые ресурсы, и воспрепятствовавшем реализации Повестки дня на период до 2030 года и достижению ЦУР;

*напоминая* о сохраняющихся проблемах и потребностях наименее развитых стран во всех регионах, в том числе в Африке;

*признавая* важность международной солидарности и многосторонних партнерств и механизмов в поддержку всеохватного, устойчивого и стойкого к внешним потрясениям экономического восстановления, способствующего устойчивому развитию международной гражданской авиации и достижению ЦУР;

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. *рекомендует* государствам-членам рассмотреть возможность установления четко определенной взаимосвязи между более широкими национальными планами и стратегиями развития и национальной политикой, планами и рамочными программами в области авиации, а также соответствующими лежащими в их основе планами и программами;

7. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить по мере необходимости разработку и реализацию рамочных программ и возможностей, а также создание структур для партнерства и сотрудничества на национальном, региональном и международном уровнях для обеспечения устойчивости сектора гражданской авиации к будущим глобальным вызовам в целях обеспечения постоянного вклада авиации в достижение ЦУР;

8. *рекомендует* государствам-членам активизировать усилия по взаимодействию и эффективному партнерству в поддержку развития гражданской авиации, в частности в НРС, РСНВМ и МОСТРАГ, особенно посредством оказания помощи в целях развития, сотрудничества Юг-Юг и трехстороннего сотрудничества;

9. *рекомендует* государствам-членам повышать устойчивость их авиационных систем путем включения планов готовности к кризисам и мер управления риском в свою авиационную политику, планы и деятельность, с тем чтобы помочь сохранить необходимую мобильность авиапассажира и для перевозки критически важных грузов в условиях кризисов, обеспечивая при этом безопасность авиационного персонала;

610. *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;

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

812. *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;

913. *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;

1014. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию 39-25A/40-21 о ~~Целях в области устойчивого развития, сформулированных в Повестке дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года в области устойчивого развития.~~

---

#### *Инициативы и передовой опыт государств*

21.11 Комитет рассмотрел представленный Китаем документ WP/150 "Углубление прагматического аспекта сотрудничества в сфере глобальной гражданской авиации и ускорение реализации повестки дня на период до 2030 года в области устойчивого развития".

21.12 Комитет подчеркнул важность авиации как фактора, способствующего устойчивому развитию и достижению целей Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года.

21.13 Комитет подчеркнул необходимость того, чтобы ИКАО продолжала играть ведущую роль в оказании помощи государствам-членам, особенно развивающимся странам, путем наращивания потенциала в целях содействия инклюзивному и устойчивому развитию глобальной авиационной отрасли.

21.14 Комитет отметил инициативу Китая и подтвердил, что ИКАО остается глобальным форумом государств в области международной гражданской авиации и имеет мандат на разработку политики и Стандартов, проведение мероприятий по оказанию помощи и наращиванию потенциала для развития международной гражданской авиации в поддержку устойчивого глобального развития.

21.15 Комитет принял к сведению представленный Китаем информационный документ WP/484 о системе индексных рамок для высококачественного развития гражданской авиации и ее

применении, а также представленный Индонезией документ WP/562 о вкладе Индонезии в достижение целей устойчивого развития ООН.

## **Пункт 22 повестки дня. Мобилизация ресурсов и добровольные фонды**

22.1 Комитет рассмотрел документ WP/47 *"Доклад о мобилизации ресурсов (МР) и деятельности добровольных фондов за трехлетний период 2019–2021 гг."*, представленный Советом и содержащий информацию об усилиях ИКАО по привлечению добровольных взносов для содействия реализации бизнес-плана в интересах государств-членов. Комитет принял к сведению, что полученных от государств-членов выплат по причитающимся с них взносам оказалось недостаточно для достижения ожидаемых результатов, указанных в бизнес-плане на 2020–2022 гг. Он выразил признательность государствам и другим донорам за добровольные финансовые взносы и взносы в натуральном выражении в бюджет Регулярной программы. Комитет принял к сведению, что Секретариат занимается подготовкой стратегии ИКАО в области МР, чтобы преодолеть тенденцию к снижению объемов получения добровольных взносов и мобилизовать дополнительные людские и прочие многоцелевые ресурсы.

22.2 Исполнительный комитет призвал доноров продолжать вносить добровольные финансовые взносы и взносы в натуральном выражении в ИКАО. В этом контексте одним государством-членом были отмечены трудности с переводом финансовых средств в ИКАО.

22.3 Комитет предложил государствам-членам поддержать информационно-разъяснительную работу ИКАО с международными финансовыми учреждениями и многосторонними банками развития, направленную на диверсификацию донорской базы ИКАО и оказание поддержки государствам-членам в разработке систем гражданской авиации.

22.4 После рассмотрения документа WP/549, представленного Пакистаном, Исполнительный комитет выразил признательность пакистанскому Институту подготовки в области гражданской авиации (САТИ) за предложение предоставить по два места на всех своих курсах на безвозмездной основе. ИКАО окажет поддержку этой инициативе путем распространения соответствующей информации среди своих государств-членов посредством своей Системы электронного управления для TRAINAIR PLUS (TReMS) и Директории авиационного обучения и образования (ATED).

## **Пункт 23 повестки дня. Инновации в сфере авиации**

### *Обзор процессов ИКАО и разработка Стандартов ИКАО*

23.1 Секретариат ИКАО представил документ WP/42 *"Доклад об осуществлении резолюции Ассамблеи А40-27 «Инновации в сфере авиации»"*, в котором освещаются меры, принятые в течение последнего трехлетнего периода в целях выполнения резолюции Ассамблеи А40-27 "Инновации в сфере авиации". Исполнительный комитет с удовлетворением отметил работу, проведенную после 40-й сессии Ассамблеи. Он одобрил приоритеты ИКАО по содействию инновациям в сфере авиации в поддержку стратегических целей ИКАО, а также государств – членов ИКАО. Государствам-членам рекомендуется рассмотреть возможность своего участия в реализации таких приоритетов и в осуществлении любой будущей деятельности, о которой договорится Совет ИКАО. Наконец, Исполнительный комитет признал актуальность четырех измерений инноваций, определенных в документе, и важность инноваций в области методов, систем и технологий работы

для облегчения выполнения резолюции А40-27 и оказания содействия в обеспечении жизнеспособности авиационной системы.

23.2 Канада представила документ WP/200 *"Обзор процессов ИКАО, призванных помочь реагированию на новые и возникающие тенденции в области авиации"* совместно с Соединенными Штатами Америки и Японией и при поддержке Новой Зеландии, Сингапура и Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности. В этом документе содержится призыв к ИКАО формализовать процесс прямого представления предложений, чтобы стимулировать их скорейшее внедрение и быстрее использовать преимущества инноваций. Отмечая и приветствуя тот факт, что ИКАО в настоящее время работает над пересмотром процесса прямого представления, Комитет поддержал концепцию прямого представления и согласился с тем, что принципы, изложенные в п. 2.4 документа WP/200, включая необходимость определения соответствующего уровня взаимодействия с группами экспертов ИКАО и необходимость соблюдения нейтральности в отношении технологий, должны быть доведены до сведения проводящего пересмотр органа в целях их рассмотрения, при этом важно сохранять независимость ИКАО. Комитет предложил ИКАО сделать презентацию для государств о процессе прямого представления, когда он будет окончательно доработан.

23.3 Исполнительный комитет поддержал документ WP/325 *"Оптимизация разработки Стандартов ИКАО и связанных с ними процедур в целях эффективного осуществления"*, представленный Соединенными Штатами Америки совместно с Малайзией, Новой Зеландией, Сингапуром, Таиландом и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности. В этом документе предлагается внести поправки в резолюцию Ассамблеи А39-22 *"Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях"*, чтобы пересмотреть действующий метод определения дат начала применения, оптимизировать процесс разработки стандартов и обеспечить более точное соблюдение дат начала применения.

23.4 В документе WP/111 *"Поэтапный подход к выполнению SARPS"* Международная ассоциация воздушного транспорта, Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения, Международная федерация ассоциаций линейных пилотов, Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности и Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации предложили внести поправки в резолюцию Ассамблеи А39-22 *"Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях"*, чтобы обеспечить более точное соблюдение сроков выполнения SARPS с помощью поэтапного подхода начиная с даты внедрения SARPS. Признав проблемы, определенные в рамках пункта 31 повестки дня, в том числе результаты анализа, представленные в документе WP/58 *"Новые инициативы ИКАО по стандартизации для повышения эффективности процесса разработки стандартов. Комплексный проект в области связи, навигации, наблюдения и спектра (ICNSS)"*, участники совещания согласились с тем, что предлагаемые поправки к резолюции А39-22 должны быть рассмотрены группами экспертов ИКАО, и с предложением представить поправки к указанной резолюции на 42-й сессии Ассамблеи. Признав проблемы с соблюдением сроков применимости некоторых SARPS, с которыми сталкивается отрасль, Комитет отметил необходимость дальнейшего обсуждения предложенного в документе подхода и рекомендовал передать этот вопрос на рассмотрение Совета.

23.5 Комитет рассмотрел документ WP/112 Revision No. 1 *"Разработка политик и процессы внедрения инноваций"*, представленный Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности, Международным советом аэропортов, Международной федерацией ассоциаций диспетчеров воздушного движения и Организацией по

аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации. Комитет предложил ИКАО рассмотреть механизмы задействования опыта и ресурсов отрасли для содействия ускорению разработки проектов рекомендаций.

23.6 В свете этих обсуждений Комитет предложил Ассамблее:

- a) одобрить приоритеты ИКАО по содействию инновациям в сфере авиации в поддержку стратегических целей ИКАО, а также государств – членов ИКАО, включая создание дорожной карты по регулированию с опорой на проводимую ИКАО работу и в соответствии с ней и организацию дальнейших совещаний Консультативного форума ИКАО и отрасли;
- b) поддержать работу ИКАО по осуществлению резолюции Ассамблеи А40-27 *"Инновации в сфере авиации"* и рекомендовать государствам – членам ИКАО рассмотреть возможность своего участия в реализации приоритетов, изложенных в документе WP/42, и в осуществлении любой будущей деятельности, о которой договорится Совет ИКАО;
- c) признать актуальность и важность инноваций в области методов, систем и технологий работы для облегчения выполнения резолюции А40-27 и оказать содействие в обеспечении жизнеспособности авиационной системы;
- d) поддержать текущую работу ИКАО по пересмотру процесса прямого представления предложений, способствующего их скорейшему внедрению и инновациям, и просить довести принципы, изложенные в п. 2.4 документа WP/200, включая необходимость соблюдения нейтральности в отношении технологий и важность сохранения независимости ИКАО, до сведения проводящего обзор органа в целях их рассмотрения;
- e) обратиться к Совету с просьбой: i) провести оценку основных причин глобальных проблем, связанных с соблюдением установленных дат начала применения некоторых SARPS; ii) установить и определить типы SARPS, которые следует рассмотреть; iii) выявить, применить и опробовать улучшения процесса, включая поэтапный подход к датам начала применения, в отношении разработки соответствующих положений; iv) оценить эффективность процедурных изменений; v) на этой основе предложить поправки к резолюции Ассамблеи А39-22 на 42-й сессии Ассамблеи;
- f) обратиться к ИКАО с просьбой использовать существующие и определить новые механизмы сотрудничества для задействования опыта и ресурсов отрасли в целях повышения эффективности процесса разработки SARPS;
- g) обратиться к ИКАО с просьбой оказать содействие государствам-членам в оптимизации процессов сертификации и проверки, чтобы облегчить внедрение и использование инноваций.

#### *Управление и стратегическое планирование*

23.7 Комитет рассмотрел документ WP/356 *"Дорожная карта отрасли для будущего неба"*, представленный КАНСО от имени МСА, ИАТА, МСДА, ИККАИА и ИФАЛПА, в котором содержится дорожная карта, разработанная Глобальным советом по комплексному управлению воздушным движением (CATS). В ней отражены основные мероприятия на пути к реализации концепции будущего неба на период до 2045 года, представленной в документе WP/360. Комитет отметил, что Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) представляет собой план ИКАО по модернизации системы организации воздушного движения, и предложил отрасли изложить содержание Дорожной карты отрасли для будущего неба в рамках соответствующих механизмов ИКАО в целях обновления ГАНП.

23.8 Комитет обсудил документ WP/110 Revision No. 1 *"Правовые и общественные последствия внедрения воздушного транспорта в городских районах"*, представленный ИККАИА от имени МСА и совместно с Бразилией. В нем подчеркнута необходимость взаимодействия на всех уровнях управления в государствах для обеспечения упорядоченного внедрения городской воздушной мобильности (UAM). Комитет признал, что важнейшая роль в достижении международного консенсуса отведена ИКАО, которая должна способствовать глобальному согласованию различных аспектов будущей воздушной мобильности. Учитывая, что будущая воздушная мобильность обусловит необходимость решения различных вопросов, в том числе связанных с принятием ее обществом, и признавая, что ИКАО имеет все возможности для объединения усилий соответствующих заинтересованных сторон, Комитет согласился с предложениями, содержащимися в документе WP/110 Revision No. 1. Отметив решительную поддержку Технической комиссии в создании группы экспертов для работы над вопросами воздушной мобильности в сложных условиях (ААМ), Комитет рекомендовал передать это предложение данной группе экспертов, а также Совету для дальнейшего рассмотрения с учетом существующих приоритетов, финансируемых в рамках бюджета на 2023–2025 годы, и наличия внебюджетных ресурсов. Комитет также отметил, что информационно-разъяснительные мероприятия, перечисленные в документе WP/42, могут способствовать привлечению соответствующих заинтересованных сторон.

23.9 Был принят к сведению информационный документ WP/360, представленный КАНСО от имени МСА, ИАТА, МСДА, ИККАИА и ИФАЛПА (WP/360).

23.10 Был принят к сведению информационный документ WP/481, представленный организацией "Международные партнеры по развитию авиации, инновациям и устойчивому развитию" (iPADIS).

23.11 Были приняты к сведению информационный документ WP/483 и информационный документ WP/498, представленные Китайской Народной Республикой.

23.12 В свете этих обсуждений Комитет предложил Ассамблее:

- a) обратиться к ИКАО с просьбой рассмотреть вопрос о взаимодействии с соответствующими государственными структурами, связанными с функционированием городской воздушной мобильности (UAM), в контексте работы по воздушной мобильности в сложных условиях, которую предстоит проделать Организации, и создать группу экспертов для работы над вопросами ААМ, в том числе с использованием механизмов, перечисленных в документе WP/42;
- b) обратиться к ИКАО с просьбой рассмотреть вопрос о разработке и определении приоритетности мероприятий, изложенных в Дорожной карте отрасли для будущего неба, в рамках программы работы ИКАО на трехлетний период 2023–2025 годов.

#### **Пункт 24 повестки дня. Программа технической помощи**

24.1 Комитет рассмотрел представленный Советом документ А41-WP/24, в котором приводится описание Программы технической помощи ИКАО в областях безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды на текущий трехлетний период (2020–2022 гг.). Комитет принял к сведению информацию о деятельности ИКАО по реализации с учетом пандемии COVID-19 и настоятельно рекомендовал государствам продолжать поддерживать работу ИКАО в партнерстве с государствами,

международными и региональными организациями и отраслью. В документе A41-WP/24 вновь подтверждается неизменная приверженность ИКАО делу оказанию помощи государствам, сталкивающимся с трудностями в совершенствовании своей авиационной системы, в рамках инициативы "Ни одна страна не остается без внимания" (NCLB). В нем была также отмечена и одобрена новая политика ИКАО в отношении оказываемой государствам поддержки в области внедрения, направленной на согласование управления мероприятиями по технической помощи и техническому сотрудничеству в рамках единого подхода ИКАО. Комитет пришел к выводу о том, что постоянная поддержка и вклад государств и отрасли играют основную роль в развитии авиационных систем государств и устранении неизбежных и серьезных недостатков, таких как вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC) и вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC). В этой связи Комитет предложил Ассамблее настоятельно призвать государства, международные и региональные организации и отрасль оказывать поддержку и продолжать свое участие в фонде добровольных взносов ИКАО в целях оказания технической помощи.

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

24.3 Комитет рассмотрел документ A41-WP/240, представленный Гайаной и поддержанный Аргентиной, Боливией (Многонациональным Государством), Бразилией, Чили, Колумбией, Доминиканской Республикой, Эквадором, Сальвадором, Гватемалой, Панамой, Парагваем, Перу, Суринамом, Уругваем и Венесуэлой (Боливарианской Республикой), в котором подчеркивается, что осуществление должного контроля за производством полетов беспилотных авиационных систем (БАС) имеет критически важное значение и достигается с помощью соответствующего инструктивного материала, подготовки персонала и оказания технической помощи. Комитет отметил недавно проделанную ИКАО работу и наличие типовых правил ИКАО по БАС, а также курса ИКАО "Основы беспилотной авиации", которые рассматриваются в качестве инструментов, позволяющих государствам выполнять свои регулятивные и надзорные функции в отношении полетов БАС. Отметив также, что ИКАО разработала комплект материалов по внедрению БАС (iPack), Комитет приветствовал усилия Организации и попросил ИКАО продолжать разработку данных инструментов, а также призвал государства использовать эти ресурсы для наращивания своего потенциала в области регулирования и надзора.

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



с выявлением и удовлетворением этих потребностей при наличии таких ресурсов, как фонды добровольных взносов.

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

24.6 Комитет рассмотрел документ A41-WP/261 Revision No. 1, представленный Самоа, соавторами которого выступили Вануату, Кирибати, Науру, Папуа – Новая Гвинея, Соломоновы Острова, Острова Кука, Тонга, Тувалу и Тихоокеанское управление по обеспечению безопасности на авиатранспорте (PASO), в котором содержится обновленная информация о ходе выполнения рекомендаций, представленных ИКАО после проведения практического исследования тихоокеанских малых островных развивающихся государств (ТМОРАГ), Декларации Порт-Морсби о безопасности полетов и авиационной безопасности и связанном с ней Заявлении министров. Комитет отметил прогресс в выполнении некоторых ключевых рекомендаций, особенно связанных с пересмотром Договора островных государств тихоокеанского региона о сотрудничестве в области безопасности полетов и авиационной безопасности (PICASST) и оценкой, проведенной расширенной региональной организацией по контролю за обеспечением безопасности полетов. Комитет также с удовлетворением отметил деятельность ИКАО по разработке всеобъемлющей дорожной карты внедрения, опирающейся на рекомендации исследования, включая уже реализуемые мероприятия по учреждению должности сотрудника ИКАО по связям с ТМОРАГ для оказания поддержки ТМОРАГ. Комитет рекомендовал ИКАО, при наличии ресурсов, продолжать оказывать поддержку выполнению рекомендаций исследования ТМОРАГ. Комитет настоятельно призвал Ассамблею поддерживать текущую деятельность ИКАО по улучшению авиационных стандартов в регионе и содействовать ей.

24.7 Комитет рассмотрел представленный Самоа документ A41-WP/301 Revision No. 1, соавторами которого выступили Вануату, Кирибати, Науру, Папуа – Новая Гвинея, Острова Кука, Соломоновы Острова, Тонга, Тувалу и PASO, в котором содержится обновленная информация о работе по рассмотрению основных итогов Первого тихоокеанского регионального совещания министров авиации (РАММ/1). Комитет высоко оценил проделанную на данный момент работу, а

также обновленную информацию, представленную в документе A41-WP/261. Комитет настоятельно призвал Ассамблею оказать PASO техническую поддержку, необходимую для дальнейшего создания более эффективной региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности в тихоокеанских малых островных государствах, тем самым поддержав усилия по безопасному восстановлению авиации и связности в этих государствах.

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

24.9 Комитет рассмотрел документ A41-WP/290, представленный Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 государств-членов<sup>1</sup>, в котором приводится описание деятельности по оказанию технической помощи и поддержки африканским аэропортам в целях обеспечения более безопасной эксплуатации аэропортов, осуществляемой в партнерстве с Международным советом аэропортов – Африка (МСА – Африка) в рамках проекта Европейского союза "Безопасность полетов в Африке" (EU-ASA). Комитет также призвал государства-члены и другие международные организации оказывать содействие и предоставлять поддержку такого рода инициативам, которые совместно осуществляются государствами и отраслью и могут в равной степени быть весьма полезны другим регионам, например тихоокеанским островным государствам.

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

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

24.11 Комитет рассмотрел представленный Советом документ A41-WP/103, в котором сообщалось о Всеобъемлющем региональном плане осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (Плане AFI). Комитет отметил, что проведение значительного объема работ и мероприятий в рамках Плана AFI в сотрудничестве с авиационными партнерами позволило достичь заметного прогресса в плане повышения уровня безопасности полетов в Африке. Он также признал,

---

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

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

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

что текущая ситуация требует дополнительных усилий, ресурсов и времени для сохранения и поддержания достигнутых на данный момент результатов путем предоставления дополнительной помощи государствам в целях укрепления их потенциала в области контроля за обеспечением безопасности полетов и содействия достижению целей Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) в регионе.

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

24.13 Информационный документ, подготовленный АКГА от имени 54 государств-членов<sup>2</sup> (A41-WP/300), был принят к сведению.

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

24.14 Комитет рассмотрел представленный Советом документ A41-WP/40, в котором сообщалось о Всеобъемлющем региональном плане осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (План AFI SECFAL). Комитет признал, что несмотря на вызванные пандемией COVID-19 проблемы План AFI SECFAL неуклонно демонстрирует зрелый подход к достижению своих целей поддержки устойчивого повышения уровня эффективной реализации критических элементов (КЭ) систем контроля за обеспечением авиационной безопасности африканских государств и соответствия положениям Приложения 17 "Авиационная безопасность" и Приложения 9 "Упрощение формальностей". Это было достигнуто путем накопления технического опыта и гармонизации процессов в рамках системы АКГА по совместному использованию экспертов (AFI-CES), обмену ресурсами и информацией, освоения технических разработок и адаптации передовой практики. AFI-CES была создана на основе имеющегося в регионе резерва экспертов в поддержку процесса выполнения действий по программе работы Плана AFI SECFAL и реализации страновых проектов с привлечением уже находящихся в Африке профильных экспертов.

---

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

<sup>2</sup> Алжир, Ангола, Бенин, Ботсвана, Буркина-Фасо, Бурунди, Габон, Гамбия, Гана, Гвинея, Гвинея-Бисау, Демократическая Республика Конго, Джибути, Египет, Замбия, Зимбабве, Кабо-Верде, Камерун, Кения, Коморские Острова, Конго, Кот-д'Ивуар, Лесото, Либерия, Ливия, Маврикий, Мавритания, Мадагаскар, Малави, Мали, Марокко, Мозамбик, Намибия, Нигер, Нигерия, Объединенная Республика Танзания, Руанда, Сан-Томе и Принсипи, Сейшельские Острова, Сенегал, Сомали, Судан, Сьерра-Леоне, Того, Тунис, Уганда, Центральноафриканская Республика, Чад, Экваториальная Гвинея, Эритрея, Эсватини, Эфиопия, Южная Африка и Южный Судан.

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

### **Пункт 25 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность**

25.1 На своем одиннадцатом заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос *"Техническое сотрудничество. Политика и деятельность"* на основе документа A41-WP/28, представленного Советом ИКАО.

25.2 В документе A41-WP/28 Совет представил обновленную информацию о политике и стратегии ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи. В документе подчеркивается важность улучшения сотрудничества и координации во избежание дублирования и избыточности и обеспечения более эффективного распределения ограниченных ресурсов, имеющихся у Организации, в целях оказания государствам поддержки внедрения. Поэтому Совет одобрил предложение согласовать управление программами технического сотрудничества и технической помощи ИКАО в рамках подхода "Единая ИКАО" и в марте 2022 года утвердил новую *"Политику ИКАО в области оказываемой государствам поддержки внедрения"* в целях достижения совместного и последовательного подхода ко всем программам поддержки внедрения, продуктам, услугам и мероприятиям, расширения сотрудничества ИКАО с внутренними и внешними заинтересованными сторонами и содействия мобилизации ресурсов. На стратегическом уровне в документе отмечается подготовка и одобрение Советом новой стратегии и бизнес-модели для Управления технического сотрудничества (ТСВ) и разработка и предоставление новых продуктов на основе Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Организации в рамках стратегии диверсификации источников доходов. В докладе также представлена информация о значительных событиях, имевших место в ТСВ в течение данного трехлетнего периода, которые подтвердили приверженность ИКАО делу постоянного повышения роли Управления как поставщика дополнительных видов обслуживания. Напоминая о том, что Программа технического сотрудничества является постоянным приоритетным видом деятельности Организации, в добавлении А рабочего документа представлен анализ результатов финансовой и операционной деятельности программы в трехлетний период 2019 – 2021 гг. в сравнении с двумя предыдущими трехлетними периодами, а в добавлении В приводятся результаты деятельности Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) за отчетный период, дополненные данными о распределении расходов между Фондом AOSC и бюджетом Регулярной программы. В добавлении С к рабочему документу предлагаются необходимые обновления и редакционные изменения к резолюции A40-24 Ассамблеи *"Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи"* для принятия Ассамблеей.

25.3 Исполнительный комитет признал, что основной задачей Программы технического сотрудничества ИКАО на трехлетний период 2019–2021 годов было решение проблемы резкого и беспрецедентного сокращения объемов внедрения, усугубленное негативным воздействием

пандемии COVID-19 на инвестиции в развитие гражданской авиации и медленным восстановлением сектора. Это в свою очередь привело к существенному ухудшению финансового положения Фонда АОС. Однако было отмечено, что как и в предыдущий трехлетний период в среднем ежегодно выполнялось приблизительно 100 проектов технического сотрудничества, технической помощи и проектов в рамках Программы ИКАО для авиационных экспертов-волонтеров (IPAV), а также были подготовлены для использования 32 пакета внедрения (iPack) ИКАО, которыми воспользовались 138 государств и 10 организаций во всех регионах В плане операционной деятельности Программа играла в трехлетний период важную роль в деле оказания поддержки государствам-членам за счет привлечения 1181 международного специалиста для работы на местах, найма 1709 национальных экспертов, проведения подготовки 23 372 авиационных специалистов гражданской авиации, а также закупки основного оборудования для гражданской авиации на сумму 92,2 млн долл. США.

25.4 Исполнительный комитет подтвердил сохраняющуюся важность Программы технического сотрудничества в качестве постоянной приоритетной программы Организации, которая служит основным оперативным инструментом оказания поддержки государствам в деле эффективного внедрения SARPS, Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и глобальных, региональных и национальных планов в области авиации, а также в сфере развития их инфраструктуры управления гражданской авиацией и людскими ресурсами. Поэтому он рекомендовал государствам-членам, финансовым учреждениям, авиационной отрасли и другим заинтересованным сторонам учитывать преимущества использования Программы технического сотрудничества ИКАО в целях поддержки программ развития национальной гражданской авиации.

25.5 Сознвая сложность области технического сотрудничества, которая требует новаторских путей эффективного решения внутренних проблем, повышения качества результатов, наращивания потенциала и повышения эффективности, обеспечения большей надежности в деле соблюдения SARPS и укрепления конкурентоспособности на мировом авиационном рынке, Исполнительный комитет выразил признательность за меры по неуклонному совершенствованию, принятые Секретариатом в течение трехлетнего периода. Комитет отметил, в частности, подготовку и одобрение Советом новой стратегии и бизнес-модели для Управления технического сотрудничества в целях расширения комплекса услуг, предоставляемых в партнерстве с другими управлениями и региональными бюро ИКАО, и принесения большей пользы государствам – членам ИКАО, включая новые продукты, основанные на SARPS Организации, такие как пакеты внедрения ИКАО, которые охватывают различные области гражданской авиации и являются частью стратегии диверсификации доходов.

25.6 Исполнительный комитет с удовлетворением отметил утверждение новой "Политики ИКАО в области поддержки внедрения, оказываемой государствам", которая направлена на укрепление и согласование процессов координации и управления соответствующими программами, проектами, продуктами, обслуживанием и мероприятиями в рамках всей Организации, на укрепление сотрудничества ИКАО с внутренними и внешними заинтересованными сторонами, на сведение к минимуму дублирования, на содействие мобилизации ресурсов и оптимизации распределения ресурсов, имеющихся в распоряжении Организации. В этой связи Комитет пришел к выводу о том, что общая программа ИКАО по поддержке внедрения в качестве одной из основ деятельности Организации будет способствовать дальнейшему совершенствованию мероприятий по поддержке внедрения в целях более полного удовлетворения потребностей государств-членов. Признавая роль Управления технического сотрудничества в качестве ведущего управления в деле осуществления этой политики, Комитет приветствовал неизменную приверженность Генерального секретаря делу модернизации и ребрендинга ТСВ как Управления ИКАО по поддержке внедрения.

25.7 В свете обсуждения Исполнительный комитет также согласился представить пленарному заседанию для принятия следующую, предложенную Советом в документе A41-WP/28, резолюцию "Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи".

### **Резолюция 25/1. Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Совет утвердил новую политику в области поддержки внедрения в виде технической помощи и технического сотрудничества, которая заменила политику в области технической помощи, одобренную на 38-й сессии 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 41-й сессии Ассамблеи;

2. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A40-24.

## **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 A4-20 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 Совет одобрил реорганизацию технической помощи и технического сотрудничества в качестве нового стратегического направления, деятельность по которому должна осуществляться в рамках подхода "Единая ИКАО",

*принимая во внимание*, что новая утвержденная Советом Политика ИКАО в области оказываемой государствам поддержки внедрения, направлена на укрепление и согласование координации и управления в отношении программ, проектов, продуктов, услуг и мероприятий в области поддержки внедрения, а также на обеспечение того, чтобы поддержка, предоставляемая государствам во всех областях гражданской авиации, была актуальной, эффективной, последовательной по содержанию и осуществлению независимо от источника помощи или соответствующего механизма финансирования,

*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 техническое сотрудничество является динамичной и сложной областью в быстро развивающейся технологической среде, влияющей на потребности государств и интересы партнеров по процессу развития, что требует новаторских путей эффективного решения неизбежных проблем, повышения качества результатов, наращивания потенциала и повышения эффективности, обеспечения большей надежности в отношении соблюдения SARPS и повышения конкурентоспособности на мировом авиационном рынке,

*принимая во внимание*, что Совет одобрил новую стратегию и бизнес-модель для Управления технического сотрудничества, направленные на расширение услуг, предоставляемых в партнерстве с другими управлениями ИКАО и региональными бюро, и на повышение ценности этих услуг для государств-бенефициаров и негосударственных субъектов,

*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 объем Программы технического сотрудничества в текущем трехгодичном периоде резко сократился, а финансовое положение Фонда АОС значительно ухудшилось, что усугубляется беспрецедентными последствиями пандемии COVID-19 и медленным восстановлением сектора воздушного транспорта,

*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 политики ИКАО, SARPS и глобальных планов, региональных и национальных планов в области авиации, PANS и инструктивных материалов, 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 Организации 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. *подтверждает*, 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. *одобряет* утвержденную Советом новую *Политику ИКАО в области оказываемой государствам поддержки внедрения*, направленную на укрепление и согласование координации и управления в отношении программ, проектов, продуктов, услуг и мероприятий в области поддержки внедрения, *и признает*, что комплексная программа ИКАО по поддержке внедрения будет способствовать дальнейшему укреплению деятельности Организации по поддержке внедрения в целях более полного удовлетворения потребностей государств-членов;

7. *порукает* Генеральному секретарю с учетом специализации, квалификации и опыта, ограниченных финансовых и людских ресурсов, распределения обязанностей и задач между соответствующими организационными подразделениями в рамках Секретариата оптимизировать распределение ресурсов, а также функций и обязанностей в связи с деятельностью по поддержке внедрения;

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

9. *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;

10. *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*

11. *напоминает* Договаривающимся государствам, планирующим развитие или совершенствование своей инфраструктуры гражданской авиации, о возможности рассмотреть преимущества использования Программы технического сотрудничества ИКАО для реализации своих проектов в области гражданской авиации;

12. *порукает* Генеральному секретарю продолжать повышать осведомленность государств, отрасли и частного сектора, международных и региональных организаций, финансовых учреждений, доноров и Организации Объединенных Наций о преимуществах использования ИКАО

для реализации и финансирования проектов по наращиванию потенциала и развитию инфраструктуры в области гражданской авиации;

13. *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;

14. *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*

15. *подтверждает*, что при переходе к ориентированной на коммерческие принципы системе обеспечения финансовой устойчивости деятельности Управления технического сотрудничества необходимо создать гибкие механизмы, облегчающие сотрудничество с потенциальными бенефициарами по новым проектам развития гражданской авиации, а также наладить партнерские отношения с государствами, донорами и другими заинтересованными сторонами для использования возможностей мобилизации ресурсов и *предлагает* Генеральному секретарю определить механизмы, позволяющие ИКАО участвовать в конкурсных торгах в области развития гражданской авиации, проводимых организациями-донорами, банками развития и международными финансовыми учреждениями в соответствии с передовой практикой системы Организации Объединенных Наций, и регулировать методы сотрудничества ИКАО с отраслью с учетом существующих моделей, используемых другими международными органами гражданской авиации, при обеспечении наличия надлежащих механизмов контроля и сохранении хорошей репутации ИКАО;

16. *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;

17. *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;

18. *порукает* Генеральному секретарю предпринять скоординированные и последовательные действия, направленные на обеспечение постепенной реорганизации технической помощи и технического сотрудничества, с тем чтобы они функционировали последовательным и согласованным образом, и *поддерживает* и *поощряет* разработку новых и инновационных решений для содействия реализации проектов и мероприятий в рамках усиленного подхода "Единая ИКАО" для достижения более высокой степени синергии;

19. *рекомендует* использовать системы и инструменты для укрепления планирования, развития и управления поддержкой внедрения и *порукает* Генеральному секретарю предоставить необходимые средства для обеспечения доступности этих технологий для более эффективной поддержки государств-членов;

#### *Соглашения о техническом сотрудничестве и технической помощи*

20. *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;

21. *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 многие Договаривающиеся государства ИКАО не располагают необходимыми средствами для эффективного и последовательного развития и поддержания своей инфраструктуры гражданской авиации и людских ресурсов и устранения выявленных недостатков,

*принимая во внимание*, что финансовых средств, выделяемых на поддержку внедрения 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 отрасль 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 технологическое 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 Совет учредил другие тематические целевые фонды и целевые фонды с участием многих доноров в целях оказания государствам-членам помощи в укреплении гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что налаживание партнерских отношений и объединение ресурсов необходимы для обеспечения устойчивого и предсказуемого финансирования поддержки внедрения и недопущения дублирования усилий;

*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 и программы ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи;

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* изыскание развивающимися странами средств на развитие их секторов 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 как можно быстрее;

6. *признает*, что взносы доноров из внебюджетных источников позволят программам технического сотрудничества и технической помощи расширять объём предоставляемых государствам услуг, связанных с обеспечением безопасности полетов, 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 технических знаний, 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, пакетов мер по внедрению или любых других мер, способствующих оказанию поддержки государствам в их усилиях по обеспечению соблюдения SARPS и удовлетворению дополнительных потребностей 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. *предлагает* Договаривающимся государствам оказывать постоянную финансовую и кадровую поддержку в рамках Программы ИКАО для авиационных экспертов-волонтеров (IPAV) в целях развития потенциала в государствах-бенефициарах в области внедрения Стандартов и Рекомендуемая практики (SARPS) ИКАО, а также содействия самодостаточности и росту;

11. *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 Механизмов непрерывного мониторинга Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УШКБП/МНМ и УШПАБ/МНМ) для оказания государствам помощи в устранении выявленных недостатков, включая вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности,

*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 и эффективно поддерживает достижение Целей устойчивого развития Организации Объединенных Наций (ЦУР) посредством инициативы ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания",

*принимая во внимание,* что пандемия COVID-19 и медленное восстановление сектора воздушного транспорта оказали значительное воздействие на гражданскую авиацию и средства государств и другие источники финансирования, которые позволили бы уделять первоочередное внимание инвестициям в развитие гражданской авиации и инфраструктурные проекты во всем мире, и привели к отмене или задержкам реализации проектов ИКАО в области технического сотрудничества,

*принимая во внимание,* что ИКАО разработала практические, согласованные инструктивные материалы для правительств и отраслевых эксплуатантов с целью перезапуска сектора

международных воздушных перевозок и восстановления после последствий пандемии на скоординированной глобальной основе и с целью сделать авиацию после окончания пандемии COVID-19 более устойчивой и жизнеспособной,

*принимая во внимание*, что пакеты внедрения ИКАО (iPacks) разрабатываются и осуществляются в полном соответствии с мерами и рекомендациями, содержащимися в докладе Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА), и являются ключевым элементом их осуществления,

*принимая во внимание*, что финансирование программ технического сотрудничества и технической помощи из внебюджетных источников позволяет ИКАО предоставлять первоначальную поддержку государствам в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок, проводимых ИКАО, и оказывать им помощь в их усилиях по возобновлению деятельности, восстановлению и повышению устойчивости в связи с пандемией COVID-19,

*принимая во внимание*, что оценки проектов ex-post facto могут представлять собой ценный инструмент для оценки и мониторинга воздействия отдельных 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. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства при осуществлении проектов развития гражданской авиации в рамках ИКАО уделять первоочередное внимание выводам и рекомендациям, вынесенным по линии МНМ УППКБП и УППАБ ИКАО, а также полученным из других источников, таких, как выводы и решения региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRGS) и региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) в целях устранения выявленных недостатков, решения вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности, а также использования возможностей для улучшения положения во всех сферах гражданской авиации, внося при этом непосредственный вклад в достижение всех стратегических целей ИКАО;

3. *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 значительных сопутствующих преимуществ, которые они обеспечивают;

4. *рекомендует* государствам и негосударственным субъектам, связанным с гражданской авиацией, обращаться за поддержкой в ИКАО, когда это необходимо, в рамках ее программ и

мероприятий по поддержке внедрения, для решения связанных с COVID-19 авиационных проблем с целью ускоренного перезапуска и восстановления;

5. *просит* Генерального секретаря усилить применение системного подхода Организации в рамках деятельности по оказанию поддержки в области внедрения, направленной на создание надежных и устойчивых государственных систем контроля;

6. *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;

7. *поощряет* согласованные усилия государств по дальнейшему развитию существующих учебных центров и поддержке региональных учебных центров (RTC), 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;

8. *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 согласно соответствующим условиям согласования проектов;

9. *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;

10. *обращает внимание* Договаривающихся государств, партнеров по финансированию и других заинтересованных сторон, занимающихся авиацией, на пакеты внедрения ИКАО (iPacks), которые обеспечивают готовое к применению, эффективное и стандартизированное решение, включающее инструктивные материалы, учебные материалы, инструменты и экспертную поддержку, направленные на содействие осуществлению положений ИКАО и ориентирование государственных структур на основе согласованных и гибких решений;

11. *просит* все Договаривающиеся государства поощрять подачу заявлений высококвалифицированными техническими экспертами о включении их в картотеку экспертов Управления технического сотрудничества;

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

13. *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;



14. *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 26 повестки дня. Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала**

На своем тринадцатом заседании Исполнительный комитет рассмотрел пункт повестки дня "Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала".

*Подготовка специалистов гражданской авиации и наращивание потенциала*

26.1 В документе A41-WP/29, представленном Советом ИКАО, содержится краткая информация о деятельности ИКАО по подготовке специалистов гражданской авиации после проведения 40-й сессии Ассамблеи. В нем также сообщается о результатах, достигнутых в рамках Программы TRAINAIR PLUS и сети учебных центров по авиационной безопасности, разработке одобренных ИКАО учебных комплектов, установлении партнерских отношений, а также о других первоочередных задачах и проектах в области подготовки специалистов в целях оказания поддержки государствам-членам на следующий трехлетний период. Секция глобальной подготовки авиационных специалистов (GAT), входящая в Управление технического сотрудничества (ТСВ) ИКАО, продолжает интеграцию компонентов подготовки в различных видах подачи учебного материала в программы государств-членов по планированию и реализации наращивания потенциала и подготовки специалистов, а также дальнейшее расширение числа участников программы ТРР, партнерств и соглашений по управлению процессом подготовки для повышения доступности и инклюзивности подготовки специалистов. Комитет поддержал стратегии ИКАО в области ориентации потребителя для расширения и консолидации перехода на цифровые технологии по аналогии с остальной частью Организации. Комитет принял к сведению предложения по использованию материалов по обеспечению качества, подготовленных Рабочей группой по подготовке (WGT) Группы экспертов по авиационной безопасности с тем, чтобы мероприятия ИКАО по подготовке и развитию потенциала в области авиационной безопасности осуществлялись на основе эффективных процессов обеспечения качества и их соответствия поставленной цели.

26.2 Документ A41-WP/344, представленный Российской Федерацией, содержит предложения и рекомендации, направленные на успешную реализацию программ TRAINAIR PLUS для специалистов международной гражданской авиации, которые осуществляют свою профессиональную деятельность в сфере обеспечения авиационной безопасности. Комитет согласился с тем, что ИКАО продолжает поддерживать обратную связь с членами TRAINAIR PLUS, которые также являются учебными центрами ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ) по выяснению потребностей в подготовке в области авиационной безопасности. Комитет также поддержал предложение использовать сеть УЦАБ ИКАО для оказания содействия Секретариату в деле окончательной подготовки и последующего перевода учебных материалов AVSEC.

26.3 Документ A41-WP/135, представленный Сингапуром при поддержке Багамских Островов, Бутана, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Мьянмы, Палау, Папуа – Новой

Гвинеи, Самоа, Саудовской Аравии, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Таиланда, Тимора-Лешти, Фиджи, Филиппин и Южной Африки, содержит информацию о том, что Программа ИКАО и Сингапура для генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) по вопросам жизнестойкости авиации стала полезной площадкой для обсуждения, обмена опытом и совместной работы генеральных директоров в области разработки более жизнестойкой и устойчивой международной авиационной системы. Комитет поддержал координационную роль ИКАО в процессе разработки с Сингапурской авиационной академией Программы в сфере обеспечения жизнеспособности авиации для ГДГА и призвал ИКАО пропагандировать и внедрять эти принципы в рамках практикумов для ГДГА.

26.4 Документ А41-WP/375, представленный Уругваем при поддержке Гайаны, а также Аргентины, Боливии (Многонационального Государства), Бразилии, Чили, Колумбии, Доминиканской Республики, Эквадора, Сальвадора, Гватемалы, Панамы, Парагвая, Перу и Венесуэлы (Боливарианской Республики), стран Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), содержит информацию о возможностях для наращивания потенциала, созданных ЛАКГА. Комитет отметил важное значение установления и укрепления партнерских связей в целях авиационной подготовки путем обмена знаниями и обеспечения наличия и использования ресурсов ИКАО. Комитет признал, что ИКАО продвигает такую передовую практику в рамках Программы TRAINAIR PLUS путем стандартизации процессов разработки и проведения курсов и создания списков квалифицированных инструкторов ИКАО, разработчиков курсов, разработчиков систем обучения (ISD), валидаторов ISD и экспертов в предметных областях для повышения качества обучения в государствах ЛАКГА и на глобальном уровне. Комитет призвал сохранять приверженность эффективным и основанным на оценке факторов риска международным усилиям по укреплению авиационной безопасности и оказывать содействие там, где оно наиболее необходимо. Было также отмечено, что ресурсы технической помощи в рамках Программы поддержки внедрения и развития в области авиационной безопасности ИКАО, включая региональные бюро ИКАО, помогут добиться целей данного рабочего документа.

26.5 В документе А41-WP/367, представленном Африканской комиссией гражданской авиации от имени 54 Африканских государств<sup>1</sup>, содержится информация об ожидаемом росте авиационной отрасли в Африке, что создает сложности в удовлетворении спроса на людские ресурсы в авиационном секторе региона. Комитет одобрил усилия ИКАО в поддержку Ассоциации африканских учебных заведений по подготовке авиационных специалистов (ААТО) в ходе выполнения ею дорожной карты в области авиационной подготовки для африканских государств с тем, чтобы выявить потребности в области наращивания потенциала и повышать самостоятельность за счет программ подготовки инструкторов. Комитет призвал ИКАО продолжать оказывать помощь посредством различных мероприятий, определенных во Всеобъемлющем региональном плане осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI).

26.6 В документе А41-WP/376, представленном Африканской комиссией гражданской авиации от имени 54 Африканских государств, подчеркивается необходимость создания дорожной карты для государств, входящих в АКГА, как в области подготовки авиационных специалистов, так и в сфере наращивания потенциала, в целях выполнения их национальных и глобальных

---

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

обязательств в области воздушного транспорта, а также роль ГАТ в выполнении резолюции А40-25. Комитет поддержал данный рабочий документ.

26.7 В документах А41-WP/354, представленном Международным советом аэропортов (МСА), Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международной федерацией ассоциаций авиадиспетчеров (ИФАТКА), Международной организацией труда ООН (МОТ), Международной федерацией работников транспорта (МФТ), Международным координационным советом ассоциации аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международной ассоциацией грузовых авиаперевозок (ТИАКА) и Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), и А41-WP/361, представленном Королевским авиационным обществом, констатируется значительный ущерб, нанесенный пандемией COVID-19 численности высококвалифицированного персонала, необходимого для покрытия нужд восстановления авиации. Комитет отметил поддержку данных рабочих документов подавляющим большинством участников и призвал ИКАО в сотрудничестве с государствами и отраслью определить и разрешить задачи, связанные с людскими ресурсами. Комитет отметил необходимость подготовить разносторонний и квалифицированный персонал для поддержки сектора в будущем, привлекать большее число молодых людей в авиацию, пропагандировать цели многообразия и декарбонизации. Комитет также признал вклад учебных мероприятий ИКАО в реализацию инициативы "Следующее поколение авиационных специалистов" в виде создания целевых партнерств и учебными организациями, международными организациями и научными учреждениями, подчеркнув также, что регулирующие органы и отрасль и играют свою роль в решении этих задач.

26.8 Информационный документ А41-WP/577, представленный Индонезией, содержит сведения о существенном вкладе Индонезии в наращивание потенциала и ее стратегии, применяемой в подходе к подготовке персонала. Индонезия недавно была удостоена награды "Платиновый учебный центр повышения квалификации ИКАО (ТСЕ)" в знак признания ее активного участия в программе ТРР, включая такое достижение как "Самое высокое число обучаемых, прошедших подготовку в рамках виртуального учебно-методического комплекса ИКАО в 2020-2021 гг.". Эта награда подтверждает крепкую связь Индонезии с ИКАО, в том числе с позиции мирового лидера в области ТСЕ.

#### *Повышение и развитие квалификации кадров*

26.9 В документе А41-WP/140, представленном Китайской Народной Республикой при поддержке Камбоджи, Лаосской Народно-демократической Республики, Монголии и Таиланда, содержится обзор сложившейся практики Всемирной метеорологической организации (ВМО) и ИКАО, а также информация о вкладе Китая в повышение компетентности и квалификации авиационного метеорологического персонала. Комитет отметил в этой связи улучшение процесса коллективной поддержки государств-членов, укрепление сотрудничества с ВМО и необходимость избегать дублирования усилий.

26.10 В документе А41-WP/385, представленном Доминиканской Республикой, описывается необходимость оценки возможностей признанных организаций по подготовке авиационных специалистов (АТО) осуществлять аналитику в области авиационной подготовки в аспекте тех изменений, которые привнесла в авиационную отрасль пандемия COVID-19. Комитет призвал продолжать использовать данные в поддержку обучения и принятия решений на основе фактических данных.

26.11 В документе А41-WP/392, представленном Доминиканской Республикой, утверждается, что обучение по развитию компетенции в области управления изменениями необходимо проходить

сотрудникам как с исполнительными, так и с административными функциями, поскольку в авиационном секторе реализуется большое количество различных проектов, и часто складываются неблагоприятные ситуации (вызванные человеческими факторами или природными явлениями). Комитет поддержал данный рабочий документ.

26.12 В документе A41-WP/425, представленном Доминиканской Республикой, рекомендуется эффективный и стандартизированный подход к определению необходимых профессиональных качеств авиационного персонала. Комитет принял к сведению просьбу Доминиканской Республики к ИКАО принять такой подход для выяснения потребностей в подготовке кадров и предоставить такое обучение не только персоналу ведомств гражданской авиации, но и заинтересованным сторонам отрасли. Комитет предложил ИКАО применить эту методику комплексно.

26.13 В документах A41-WP/393 и WP/414, представленных Боливарианской Республикой Венесуэла при поддержке Доминиканской Республики и Панама<sup>1</sup>, суммируются выгоды, которые представляет использование инструментов дополненной и виртуальной реальности для подготовки специалистов и наращивания потенциала, и содержится призыв к государствам и отрасли выработать SARPS по работе с этими технологиями. Комитет принял к сведению данную рекомендацию.

26.14 В документе A41-WP/441, представленном государствами – членами Центральноамериканской корпорацией аэронавигационного обслуживания (КОЕСНА<sup>2</sup>) освещаются вопросы вклада и усилий, прилагаемых Центральноамериканской корпорацией аэронавигационного обслуживания (КОЕСНА)/Центральноамериканским институтом специализированной авиационной подготовки (ИССАЕ) в использовании основанного на компетентности подхода к процессам подготовки персонала в странах Северной Америки, Центральной Америки и Карибского региона для снижения потенциальных эксплуатационных рисков для безопасности полетов, которые могут быть вызваны продолжительным перерывом в очной подготовке из-за пандемии COVID-19, и подчеркивается необходимость проведения подготовки как в очном, так и в виртуальном формате для обеспечения ее непрерывности. Комитет отметил, что для обеспечения непрерывности обучения, проводимого ИКАО, Организация с начала пандемии прилагала усилия к тому, чтобы перевести действующие аудиторные курсы в формат виртуальных классов.

26.15 Документ A41-WP/62, представленный Международной федерацией членов семей жертв авиационных катастроф, знакомит с новым курсом ИКАО "Помощь жертвам авиационных катастроф и их семьям (AAAVF)" и призывает ИКАО, государства-члены и организации организовать продвижение этого курса, который должен помочь полномочным органам гражданской авиации и участникам отрасли понять и реализовать политику ИКАО в области оказания помощи пострадавшим. Курс AAAVF был разработан на основе инструктивных материалов ИКАО в сотрудничестве с экспертами ИКАО и с участием Международной федерации членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFFI). Комитет согласился предложить Ассамблее пересмотреть подпункт b) действий и "поручить ИКАО способствовать участию признанных опытных экспертов с учетом политики ИКАО в области оказания помощи пострадавшим".

26.16 В информационном документе A41-WP/350, представленном Доминиканской Республикой, приводятся рекомендации по совершенствованию лидерских и управленческих навыков персонала, занимающегося надзором в области безопасности полетов, чтобы повысить эффективность надзора за безопасностью полетов и стратегические результаты в областях СНС/AGA.

---

<sup>1</sup> Государства – члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА).

<sup>2</sup> Белиз, Гватемала, Гондурас, Коста-Рика, Никарагуа и Сальвадор.

26.17 В информационном документе A41-WP/352, представленном Доминиканской Республикой, указывается на необходимость разработки и реализации курса подготовки, который позволит управленческому и техническому персоналу Аэронавигационной службы получить знания и навыки, необходимые для сотрудничества по организации потоков воздушного движения (ATFM/CDM), чтобы с использованием инструментария и процедур, предлагаемых ИКАО, достичь приемлемого уровня безопасности полетов.

26.18 Информационный документ A41-WP/478, представленный Китайской Народной Республикой, содержит сведения о том, как гражданская авиация Китая продолжила совершенствование отбора и подготовки персонала, ориентированного на проведение исследований в области политики гражданской авиации, и реализовала систематическую, научную и устойчивую модель подбора и подготовки ориентированного на исследования персонала и применения полученных результатов.

26.19 Информационный документ A41-WP/479, представленный Китайской Народной Республикой, рассказывает о реформировании подготовки инспекционного персонала, проведенном китайским правительством в последние годы. Информация имеет целью поделиться опытом с другими государствами и продвигать идею совершенствования квалификации инспекторов и наращивания потенциала в гражданской авиации для дальнейшего обеспечения безопасности полетов гражданской авиации в различных странах.

26.20 В информационном документе A41-WP/578, представленном Республикой Корея, подчеркивается потребность в сотрудничестве в области подготовки кадров и поддерживается учреждение Авиационной академии Кореи (КАА) на фоне общ

26.21 Комитет принял к сведению вышеуказанные информационные документы.

26.22 Рассмотрев рабочие документы и проведя их обсуждение, Комитет рекомендовал Ассамблее:

- a) призвать государства-члены к поддержке ИКАО в работе по сотрудничеству в организации подготовки кадров во всех регионах;
- b) рекомендовать государствам-членам воспользоваться обширным ассортиментом учебных возможностей, имеющихся в ИКАО, с использованием новейших технологий и различных форматов обучения;
- c) призвать Совет к активному участию в продвижении учебно-методической деятельности ИКАО в государствах-членах для повышения вовлеченности стран всех регионов.

**Пункт 27 повестки дня. Меры по обеспечению гендерного равенства в ИКАО и мировом авиационном секторе к 2030 году**

*Содействие обеспечению гендерного равенства в Организации и авиационной отрасли*

27.1 Исполнительный комитет рассмотрел представленный Советом документ WP/48 Revision No. 1 "Меры по обеспечению гендерного равенства в ИКАО и мировом авиационном секторе к 2030 году". Комитет принял к сведению работу по внедрению, проделанную ИКАО в ходе текущего трехлетнего периода, и призвал ИКАО, государства-члены и все заинтересованные

стороны продемонстрировать большую решительность и активизировать действия на всех уровнях на основе комплексного подхода в целях укрепления гендерного равенства в авиации.

27.2 Комитет отметил недостаточный прогресс в обеспечении гендерного равенства в авиации и напомнил о важности усиления приверженности, наличия решительной политики, в том числе в области людских ресурсов, и установления целей и поддающихся измерению показателей в целях сведения к минимуму гендерного разрыва и расширения представленности женщин в авиации. Кроме того, он призвал выделять больше ресурсов на обеспечение гендерного равенства, в том числе предоставлять финансовые взносы для содействия усилиям по обучению женщин в авиации и наращиванию их потенциала, особенно в развивающихся странах.

27.3 Комитет подчеркнул, что сбор данных остается крайне важным для понимания всей полноты ситуации с сохраняющимся гендерным разрывом в авиации, а также для измерения прогресса в обеспечении гендерного равенства и расширении прав и возможностей женщин в авиации. В том же ключе Комитет поддержал планы ИКАО по проведению анализа важности данных для обоснованного формирования политики и принятия решений, как указано в документе WP/48 Revision No.1.

27.4 Комитет также поддержал будущие приоритетные направления работы Организации в области гендерного равенства, изложенные в рабочем документе. В их число входят планы по всестороннему учету гендерной проблематики в ИКАО в соответствии с Общесистемным планом действий Организации Объединенных Наций по вопросам гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин, и к ИКАО был обращен настоятельный призыв использовать передовой опыт системы ООН, особенно в сотрудничестве со Структурой "ООН-женщины".

27.5 Комитет с удовлетворением отметил организацию второго Глобального саммита по гендерным вопросам в авиации в 2023 году в Мадриде, Испания, и призвал государства-члены принять активное участие в этом важном мероприятии и поддержать его.

27.6 Комитет решительно высказался в поддержку рабочего документа и согласился внести дополнительные поправки в проект резолюции, прилагаемый к документу WP/48 Revision No.1, а именно в пункт 7 преамбулы и пункт 14 постановляющей части, чтобы, соответственно, отразить роль достойной работы в повышении объема квалифицированных людских ресурсов, доступных для авиации, и важность укрепления партнерских отношений с международными организациями.

27.7 В этой связи Комитет предложил Ассамблее принять пересмотренную резолюцию Ассамблеи, которая содержится в добавлении к документу WP/48 Revision No.1.

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

**Резолюция-27/1 Программа ИКАО по обеспечению гендерного равенства, содействующая участию женщин в мировом авиационном секторе**

*Ассамблея,*

*признавая то, что половину населения мира составляют женщины,*

*признавая также, что содействие обеспечению гендерного равенства является частью борьбы со всеми видами дискриминации и способствует большему многообразию,*

*признавая*, что на 23-й специальной сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций в июне 2000 года после рассмотрения результатов выполнения Пекинской декларации и Платформы действий, принятой в сентябре 1995 года на Четвертой Всемирной конференции по положению женщин, правительства обязались предпринять дополнительные действия с целью ускорить процесс реализации Платформы действий и обеспечить выполнение в полном объеме обязательств, касающихся гендерного равенства, обеспечения развития и мира,

*отмечая*, что принятая 18 декабря 2014 года резолюция A/RES/69/151 Генеральной Ассамблеи ООН подчеркивает необходимость, отмечавшуюся в предыдущих резолюциях в отношении "укрепления институциональных механизмов для обеспечения гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин", и призывает всех участников процесса, включая специализированные учреждения ООН и частный сектор, активизировать и ускорить действия по обеспечению полного и эффективного выполнения положений Пекинской декларации и Платформы действий,

*отмечая*, что в сентябре 2015 года в ходе саммита Организации Объединенных Наций по принятию повестки дня в области развития на период после 2015 года руководители стран мира собрались в Штаб-квартире ООН в Нью-Йорке для принятия повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, взяв обязательства от имени своих стран по созданию глобального партнерства с целью снизить уровень крайней нищеты и установить ряд целей и задач, называемых "Цели устойчивого развития", в числе которых цель 5 предусматривает достижение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек,

*приветствуя* результаты прошедшей в сентябре 2015 года Встречи глобальных лидеров по вопросам гендерного равенства и расширения возможностей женщин – готовность к действиям, в ходе которой более 80 мировых лидеров взяли на себя обязательство покончить с дискриминацией женщин и принять дополнительные меры и поставить цели, с тем чтобы ускорить процесс расширения прав и возможностей женщин и достижение гендерного равенства,

*признавая*, что достижение гендерного равенства и достойная работа ~~повышенно бы~~ могут повысить объем квалифицированных людских ресурсов, доступных для нашего авиационного сектора,

*приветствуя* также тему, предлагаемую структурой "ООН-Женщины" для ежегодного празднования Международного женского дня, благодаря которому мероприятия по случаю этого праздника становятся поводом объединить усилия для оказания женщинам большей поддержки в расширении их прав и возможностей участвовать в политической и экономической деятельности и процессах принятия решений, 2016 года "Планета 50-50 к 2030 году: за достижение гендерного равенства" как своевременную инициативу, направленную на оказание помощи руководителям государств в активизации выполнения обязательств по гендерному равенству и расширению прав женщин и в ускорении темпов эффективной реализации,

*подчеркивая*, что в 2016 году 2022 году спустя 21 год 27 лет после принятия Платформы действий сохраняется значительное неравенство между мужчинами и женщинами по ряду важных вопросов, включая, в частности, доступ к достойной работе и уменьшение гендерного различия в оплате труда,

*ссылаясь* на резолюцию A/36-27 Ассамблеи ИКАО "Гендерное равенство", в частности на п. 1 b) постановляющей части, который гласит, что "ИКАО следует по-прежнему делать все возможное для обеспечения равенства полов и учета гендерного фактора, в полной мере учитывая при этом принцип равного географического представительства",

*ссылаясь* также на Пекинскую платформу действий 1995 года, в которой Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоятельно призвал международные организации

и специализированные учреждения системы Организации Объединенных Наций, такие как ИКАО, учредить программы для достижения целей гендерного баланса 50/50 на всех уровнях,

*отмечая*, что для достижения гендерного равенства в авиации требуется мобилизация на четырех разных уровнях, включая государства-члены, руководящие и технические органы ИКАО, Секретариат ИКАО и авиационный сектор, и что это должно всесторонне и целостно учитываться ИКАО при разработке ее гендерных программ и политики и представлении отчетности о результатах их осуществления,

*признавая*, что политика ИКАО в области гендерного равенства должна основываться на всеобъемлющих данных и статистике, собираемых и представляемых по четырем вышеупомянутым уровням на многолетней основе и с указанием географического распределения,

*признавая*, что при разработке политики и программ ИКАО следует опираться на более широкое взаимодействие со всеми соответствующими заинтересованными сторонами, такими как государства, другие международные организации, авиационный сектор, университеты и гражданское общество,

*отмечая*, что в соответствии с содержащимся в резолюции А39-30 Ассамблеи поручением в 2017 году была создана Программа ИКАО по гендерному равенству, основная цель которой заключается в поддержке и координации целевых программ и проектов, направленных на обеспечение прогресса в достижении цели гендерного равенства к 2030 году, в особенности на должностях специалистов и более высоких уровнях, в ИКАО, государствах и глобальном авиационном секторе, а также предусматривающих представление регулярных докладов об этом прогрессе,

*приветствуя* прогресс, достигнутый ИКАО и государствами-членами во исполнение резолюции А36-27 А39-30 Ассамблеи ИКАО, но при этом с сожалением отмечая, что прогресс в обеспечении гендерного равенства остается недостаточным и слишком медленным,

*признавая*, что назначения в Секретариат ИКАО производятся на основе личных качеств и заслуг, при этом должное внимание уделяется важности набора персонала на возможно более широкой географической основе и обеспечению равного гендерного представительства,

*признавая*, что, несмотря на сохраняющиеся до настоящего времени проблемы, ИКАО следует по-прежнему уделять больше внимания правам женщин и вопросам гендерного равенства и внести свой вклад в дело достижения целей Пекинской декларации и Платформы действий, а также цели 5 устойчивого развития ООН и что выполнение этой задачи требует безотлагательного принятия дополнительных и масштабных мер,

*принимая к сведению* резолюцию, принятую Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций 20 июля 2022 года, которая провозгласила 24 июня каждого года Международным днем женщин в дипломатии,

1. *подтверждает* свои обязательства способствовать дальнейшему обеспечению гендерного равенства и улучшению положения женщин путем содействия достижению цели 5 устойчивого развития ООН "Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек", в том числе стремясь достичь к 2030 году желательной цели 50-50 (женщины-мужчины) на всех должностях специалистов и более высоких уровнях в глобальном авиационном секторе;

2. *подтверждает также* важнейшую и каталитическую роль Ассамблеи и Совета ИКАО в содействии обеспечению гендерного равенства и расширению прав и возможностей женщин и девочек и призывает государства-члены учитывать рекомендации, изложенные в Декларации об



улучшении гендерного представительства в руководящих и технических органах ИКАО, и уделять должное внимание обеспечению равных возможностей для представления квалифицированных кандидатов-женщин при выдвижении кандидатов на должности представителей и других экспертов в рамках органов, групп и совещаний ИКАО;

3. *просит* Генерального секретаря включить оценку прогресса, достигнутого на основе Декларации, в свой годовой доклад Совету, касающийся осуществления Программы по гендерному равенству и соответствующего Плана выполнения;

4. *призывает* государства уделять особое внимание гендерному равенству при выдвижении кандидатов на руководящие и управленческие должности в Секретариате ИКАО;

5. *настоятельно призывает* государства, региональные и международные авиационные организации и отрасль международной авиации продемонстрировать решительную, неуклонную руководящую роль и обязательства в деле расширения прав и возможностей женщин и предпринять необходимые меры по закреплению гендерного равенства путем поддержки принципов, а также по созданию и совершенствованию программ и проектов для содействия профессиональному росту женщин в рамках руководящих и технических органов ИКАО, Секретариата ИКАО и глобального авиационного сектора;

6. *предлагает* государствам рассмотреть возможность установления амбициозных целей и целевых показателей в отношении обеспечения гендерного равенства среди своего авиационного персонала, особенно на должностях специалистов и технических и управленческих должностях, а также подкрепить соответствующие обязательства необходимым финансированием путем выделения достаточного бюджета и мобилизации финансовых ресурсов из всех источников;

7. *соглашается* в данном контексте с тем, что всем категориям авиационных заинтересованных сторон, включая ИКАО, следует использовать в качестве ориентира разработанную ИАТА промежуточную цель "25 % к 2025 году", согласно которой количество женщин на высших должностях и в сферах с низким уровнем представленности необходимо увеличить на 25 % или по меньшей мере до 25 % к 2025 году;

8. *настоятельно призывает* государства-члены и рекомендует заинтересованным сторонам, где это применимо, устранять пробелы и препятствия, предпринимать конкретные, поддающиеся оценке и ограниченные определенными сроками действия и мобилизовывать достаточные финансовые ресурсы в интересах поощрения гендерного равенства, повышать эффективность и подотчетность институтов на всех уровнях в целях содействия обеспечению гендерного равенства и расширению прав и возможностей всех женщин и девочек и, когда это возможно, учитывать гендерные аспекты в своей политике, планах и процессах в области гражданской авиации;

9. *предлагает* государствам повышать осведомленность об имеющихся в авиации карьерных возможностях для женщин и девочек и использовать для этого в качестве ролевых моделей примеры женщин, добившихся успеха в этом секторе;

10. *настоятельно призывает* государства в рамках национальных обязательств по обеспечению гендерного равенства сотрудничать с ИКАО путем обмена передовой практикой и партнерства с ИКАО по программам и проектам, направленным на повышение числа специалистов-женщин в авиационном секторе и на поощрение женщин к дальнейшему профессиональному росту, в том числе путем содействия со стороны государственных министерств, ответственных за высшее образование, получению женщинами авиационных специальностей;

*порукает* Генеральному секретарю создать к середине 2017 года Программу ИКАО по гендерному равенству, основная цель которой заключается в поддержке и координации целевых

программ и проектов, позволяющих представлять регулярные доклады о прогрессе в достижении целей гендерного равенства к 2030 году, в особенности на должностях специалистов и более высоких уровнях в ИКАО и в государствах, а также в глобальном авиационном секторе;

11. *просит* ИКАО вести многолетнюю подробную статистику по вопросам гендерного равенства, отражающую достигнутый на всех уровнях прогресс, и представлять эту статистику в своем годовом докладе об осуществлении Программы по гендерному равенству и соответствующего Плана выполнения, а также раз в три года представлять эту статистику Ассамблее и предлагает государствам поддержать ИКАО в этих усилиях;

12. *просит* ИКАО разработать новый План выполнения Программы по гендерному равенству версии 2.0 в целях укрепления гендерного равенства и содействия расширению прав и возможностей женщин на уровне Организации и в авиационном секторе;

13. *далее просит* ИКАО сделать проблематику гендерного равенства одним из ключевых элементов своих стратегий и политики в области людских ресурсов путем разработки всеобъемлющего подхода, который охватывал бы, в частности, вопросы набора персонала, карьерного развития, продвижения по службе, профессиональной подготовки и условий труда и способствовал бы достижению лучшего баланса между профессиональной и частной жизнью;

14. *предлагает* укреплять партнерства по вопросам гендерного равенства между ИКАО, авиационной отраслью, государствами-членами, международными организациями и гражданским обществом в целях популяризации передовой практики и обмена ею;

~~*предлагает* Генеральному секретарю ежегодно представлять доклад Совету о принятых мерах и результатах работы по обеспечению гендерного равенства по всем категориям должностей в Секретариате ИКАО и о представленных исключительно на добровольной основе статистических данных по гендерному равенству в авиации в государствах и международной авиационной отрасли;~~

15. *рекомендует* ИКАО повысить подотчетность Секретариата за выполнение обязательств в области гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин и девочек путем последовательного осуществления Программы ИКАО по гендерному равенству, в частности в рамках системы Организации Объединенных Наций;

16. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию ~~A36-27~~ A39-30

---

#### *Деятельность и инициативы государств*

27.9 Комитет рассмотрел документ WP/219, представленный Бангладеш и касающийся содействия реализации Программы ИКАО по гендерному равенству в соответствии с инициативой "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP). Комитет поддержал действия, изложенные в рабочем документе, и признал важность повышения руководящей роли государств в обеспечении гендерного равенства, обмене передовым опытом в области развития карьеры женщин, наращивании потенциала и расширении представленности женщин, а также отметил взаимосвязь между целями инициативы NGAP и непреложными принципами гендерного равенства.

27.10 Комитет рассмотрел документ WP/263, представленный Индией и касающийся политики и инициатив, направленных на обеспечение гендерного равенства в Индии. Комитет с удовлетворением отметил усилия и успехи, достигнутые Индией, и подчеркнул важность

разработки политики государствами-членами и отраслью для применения комплексного и систематического подхода к обеспечению гендерного равенства в отрасли на национальном уровне.

27.11 Комитет рассмотрел документ WP/564, представленный Южной Африкой и Соединенным Королевством и касающийся обеспечения гендерного равенства в области авиации во всем мире. Комитет с удовлетворением принял к сведению инициативы, предпринятые Южной Африкой и Соединенным Королевством в целях обеспечения гендерного равенства. Комитет признал, что гендерное неравенство остается серьезной проблемой в отрасли, и напомнил о важности обмена передовой практикой и опытом. Комитет поддержал выдвинутое в рабочем документе предложение призвать государства-члены разрабатывать планы действий с конкретными сроками и представлять на последующих сессиях Ассамблеи доклады о достигнутых результатах. В этой связи Комитет призвал ИКАО продолжать работать с государствами, стремящимися обеспечить гендерное равенство, опираясь, в частности, на уроки, извлеченные в ходе Глобального саммита по гендерным вопросам в авиации 2018 года, и на его итоги.

27.12 Комитет рассмотрел документ WP/220, представленный Уругваем и касающийся содействия участию женщин в региональном и глобальном секторах гражданской авиации, используя ряд возможных путей, таких как поощрение равного доступа к возможностям трудоустройства, образованию и профессиональной подготовке, обеспечение представленности женщин и их участия в процессе принятия решений, повышение осведомленности, сбор данных и укрепление сотрудничества и партнерских отношений. Комитет с удовлетворением отметил предложения по стимулированию гендерного равенства в авиационном секторе путем содействия реализации Программы ИКАО по гендерному равенству и инициативы "Следующее поколение авиационных специалистов". Комитет также призвал ИКАО рассмотреть возможность проведения исследований и анализа, которые могут помочь государствам в их усилиях по обеспечению гендерного равенства.

27.13 Комитет рассмотрел документ WP/563, представленный Венесуэлой и поддержанный Аргентиной, Боливией, Доминиканской Республикой, Коста-Рикой и Панамой, относительно роли женщин в авиационной отрасли. Комитет с удовлетворением отметил усилия Венесуэлы по укреплению гендерного равенства и особенно по достижению гендерного паритета на уровне старших руководителей. Комитет поддержал предложения, касающиеся повышения осведомленности о гендерном равенстве, применения программного подхода к решению вопросов гендерного равенства на национальном уровне и привлечения женщин-лидеров в отрасли к обмену знаниями и опытом, чтобы вдохновлять новое поколение.

27.14 Комитет далее рассмотрел документ WP/264, представленный АКГА от имени 54 африканских государств, в котором описывается деятельность по гендерным вопросам, осуществляемая в регионе, и содержится настоятельный призыв к государствам-членам и ИКАО продемонстрировать более твердую приверженность и руководящую роль. Комитет отметил прогресс, достигнутый в регионе, и поддержал предложения обратиться к государствам с призывом разработать дорожные карты и планы осуществления и содействовать представленности женщин на руководящих должностях, а также их участию в авиационных форумах и совещаниях и способствовать наращиванию потенциала женщин в области авиации. Комитет также просил ИКАО продолжать оказывать поддержку государствам посредством информационно-пропагандистской деятельности, разработки и распространения аналитических материалов, докладов и руководящих указаний, а также содействия сбору данных. Кроме того, Комитет подчеркнул важность рассмотрения последствий COVID-19 для женщин и уделения им приоритетного внимания в программах восстановления. Комитет также признал необходимость выделения государствами большего объема ресурсов для придания приоритетного значения программам обеспечения гендерного равенства.

*Инициативы, осуществляемые под руководством отрасли*

27.15 Комитет рассмотрел документ WP/67, представленный ИАТА, ИФАТКА и ИФАЛПА, и приветствовал инициативу "25 к 2025", которая является важным шагом и прекрасным примером того, как отрасль способствует обеспечению гендерного равенства и представленности женщин.

27.16 Комитет признал ведущую роль отраслевых заинтересованных сторон в качестве ключевых партнеров государств-членов и ИКАО в содействии обеспечению гендерного равенства в секторе. В этой связи Комитет предложил государствам-членам призвать свои отраслевые организации активно участвовать в кампании ИАТА "25 к 2025", а также в аналогичных инициативах.

**Пункт 28 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом**

28.1 Одна делегация просила рассматривать рабочие документы по отдельности и в следующем порядке: WP/284, WP/295, WP/429, WP/455, WP/456 и WP/430. Исполнительный комитет согласился с тем, что рабочие документы по данному пункту повестки дня будут рассматриваться по отдельности, однако в следующей последовательности: WP/429, WP/284, WP/295, WP/430, WP/455 и WP/456. Соответственно, Комитет приступил к рассмотрению документа WP/429, представленного Советом, в котором Ассамблее докладывается о нарушении Республикой Беларусь Чикагской конвенции в связи с событием, произошедшим с рейсом Ryanair FR4978 23 мая 2021 года в воздушном пространстве Беларуси. По итогам расследования Совет пришел к выводу, что 23 мая 2021 года правительство Беларуси совершило акт незаконного вмешательства, который преднамеренно поставил под угрозу безопасность полета и авиационную безопасность рейса Ryanair FR4978 и жизнь всех находившихся на борту людей. Совет также постановил, что действия правительства Беларуси представляют собой вопиющее и серьезное нарушение Чикагской конвенции, доклад о котором должен быть представлен Ассамблее в соответствии со статьей 54 к) Конвенции. В этой связи в документе WP/429 Ассамблее предлагается признать нарушение Беларусью Чикагской конвенции и принять резолюцию Ассамблеи, предложенную в добавлении к данному документу.

28.2 Значительное большинство выступивших делегаций поддержало документ WP/429 и проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении к нему, тем самым одобрил заключение Совета о том, что действия Правительства Беларуси, приведшие к перенаправлению рейса Ryanair FR4978 для посадки в аэропорту Минска 23 мая 2021 года, представляют собой вопиющее и серьезное нарушение Чикагской конвенции и акт незаконного вмешательства, направленный против безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации. Несколько делегаций высоко оценили работу Группы по расследованию с целью установления фактов (FFIT), проведшей профессиональное и беспристрастное расследование, и выразили признательность за ее доклад, который был основан на объективных доказательствах и подготовлен с использованием сбалансированной методологии.

28.3 Высказываясь в поддержку документа WP/429, одна делегация подчеркнула, что, хотя в условиях многосторонности предпочтительно дипломатическое разрешение конфликтов, в данном случае примирительное решение было невозможно ввиду вопиющего нарушения Конвенции Беларусью. Несколько делегаций подчеркнули, что международное сообщество не должно мириться с поведением, подобным тому, которое продемонстрировало Правительство Беларуси, и что нарушение Чикагской конвенции Договаривающимся государством должно иметь

последствия. Одна делегация призвала другие делегации поддержать проект резолюции Ассамблеи, отметив, что он касается важного вопроса, имеющего отношение к международной гражданской авиации, и поэтому должен быть рассмотрен Ассамблеей.

28.4 Небольшое число выступивших делегаций не поддержало ни документ WP/429, ни проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении к нему. Некоторые из этих делегаций упомянули, что методология и выводы доклада FFIT были непрофессиональными, предвзятыми и необъективными. Некоторые делегации выразили мнение о том, что рассматриваемый вопрос является политическим и что, вопреки многолетней репутации ИКАО как технического органа, некоторые делегации используют Ассамблею в качестве платформы для продвижения своих политических интересов и маргинализации других государств. Отметив, что проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении к документу WP/429, противоречит принципам, лежащим в основе Чикагской конвенции, эти делегации настоятельно призвали Ассамблею быть вне политики и сосредоточить свои дискуссии на технических вопросах, направленных на развитие международной гражданской авиации и дружбы между народами. Одна делегация заявила, что у FFIT не было ни мандата, ни круга полномочий для якобы проведенного ею расследования. По мнению этой делегации, хотя FFIT утверждает, что опросила авиадиспетчера, который покинул Беларусь после события, не было представлено никаких доказательств того, что показания диспетчера были получены без принуждения и что аудиозапись, которую он якобы сделал на свой мобильный телефон в центре управления воздушным движением в ходе развития события, является подлинной. В свете вышеизложенного делегация пришла к выводу о том, что документ WP/429 и проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении к нему, опираются на необоснованную информацию и поэтому являются прямой провокацией против суверенитета Беларуси. Делегация задалась вопросом о том, почему ИКАО не расследовала инцидент, произошедший несколько лет назад, когда воздушное судно с президентом Боливии на борту приземлилось в одном из европейских государств.

28.4 *Bis* Одна делегация отметила, что на следующий день после инцидента восемь европейских государств ввели односторонние ограничительные меры против Беларуси без какого-либо предварительного расследования.

28.5 Одна делегация упомянула о том, что, вопреки сказанному, мандат FFIT был основан на статье 55 Чикагской конвенции, и FFIT был предоставлен четкий круг полномочий, который был утвержден Советом. Эта делегация также подчеркнула, что в докладе FFIT содержатся четкие доказательства того, что Беларусь нарушила Чикагскую конвенцию, а также *Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации*, подписанную в Монреале 23 сентября 1971 года. Другая делегация напомнила, что Совет одобрил документ WP/429 после тщательного обсуждения и изучения, в ходе которого подавляющее большинство членов Совета выразило поддержку рекомендованным в нем действиям. Одна делегация напомнила, что во время обсуждения в Совете эта делегация отметила обвинительный и предвзятый характер доклада FFIT. Одна делегация указала на то, что случай с посадкой в Европе самолета, перевозившего президента Боливии, отличается от рассматриваемого случая, поскольку речь идет о государственном, а не гражданском воздушном судне. Таким образом, в соответствии со статьей 3 к нему не применяются положения Чикагской конвенции.

28.6 Комитет пришел к выводу о том, что большое число государств признало и осудило нарушения Республикой Беларусь Чикагской конвенции. Явное большинство государств поддержало проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении к документу WP/429. Небольшое число государств не поддержало ни документ WP/429, ни проект резолюции Ассамблеи, содержащийся в добавлении к нему. Затем Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять следующий текст резолюции Ассамблеи.

## **Резолюция 28/1. Нарушение Республикой Беларусь Конвенции о международной гражданской авиации**

*Ассамблея,*

*ссылаясь* на решение Совета ИКАО от 27 мая 2021 года об инциденте с рейсом Ryanair FR4978 в воздушном пространстве Беларуси 23 мая 2021 года,

*рассмотрев* доклад Группы по расследованию с целью установления фактов (FFIT), учрежденной Генеральным секретарем в соответствии с этим решением Совета ИКАО; принимая во внимание положения и принципы Конвенции о международной гражданской авиации, при том, что главной целью ИКАО по-прежнему является обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации во всем мире,

*учитывая* исключительную важность сохранения безопасности полетов международной гражданской авиации, как это закреплено в *Конвенции о международной гражданской авиации* и Приложениях к ней,

*принимая к сведению*, что Совет ИКАО 18 июля 2022 года определил, что на основании фактов, установленных FFIT, несколько старших должностных лиц Правительства Беларуси сознательно участвовали в предоставлении или были причастны к предоставлению ложной информации об угрозе взрыва рейсу Ryanair FR4978, что привело к его перенаправлению для посадки в аэропорту Минска,

*принимая к сведению далее*, что Совет ИКАО с глубокой озабоченностью пришел к выводу о том, что на основании фактов, установленных FFIT, безопасность рейса Ryanair FR4978 была поставлена под угрозу, когда по указанию старших должностных лиц правительства Беларуси летному экипажу была передана ложная информация об угрозе взрыва и что действия правительства Беларуси по совершению акта незаконного вмешательства, который преднамеренно поставил под угрозу безопасность полета и авиационную безопасность рейса Ryanair FR4978, а также жизни всех находившихся на борту людей, являются вопиющим и серьезным нарушением *Конвенции о международной гражданской авиации*;

*напоминая*, что использование гражданской авиации любым государством в любых целях, несовместимых с целями *Конвенции о международной гражданской авиации*, будет противоречить духу указанной Конвенции, ее преамбуле, а также ее статье 4;

*учитывая*, что Совет ИКАО далее постановил представить этот вопрос на рассмотрение 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии со статьей 54 к) *Конвенции о международной гражданской авиации*,

1. *одобряет* заключение Совета ИКАО о том, что, исходя из выводов доклада FFIT, действия Правительства Беларуси по сознательному участию в предоставлении или его причастность к предоставлению ложной информации об угрозе взрыва рейсу Ryanair FR4978, что привело к перенаправлению этого рейса для посадки в аэропорту Минска и тем самым к преднамеренному созданию угрозы для безопасности полета и авиационной безопасности коммерческого пассажирского воздушного судна и для жизни всех находившихся на борту людей, представляют собой использование гражданской авиации Беларусью в целях, несовместимых с целями *Конвенции о международной гражданской авиации*, что является вопиющим и серьезным нарушением статьи 4 Конвенции;

2. *осуждает* действия правительства Республики Беларусь по совершению акта незаконного вмешательства, который преднамеренно поставил под угрозу безопасность полета и авиационную безопасность рейса Ryanair FR4978, а также жизни всех находившихся на борту людей;

3. *выражает сожаление* в связи с тем фактом, что, несмотря на уведомление о нарушении статьи 4 *Конвенции о международной гражданской авиации*, Республика Беларусь не приняла надлежащих мер в течение разумного срока после уведомления об указанном нарушении;

4. *настоятельно призывает* Республику Беларусь принять надлежащие меры в связи с этим нарушением статьи 4 *Конвенции о международной гражданской авиации*;

5. *просит* Совет продолжать заниматься этим вопросом и докладывать Ассамблее по мере необходимости;

6. *порукает* Генеральному секретарю незамедлительно обратить внимание всех Договаривающихся государств на эту резолюцию.

— — — — —

28.7 Затем по просьбе ряда делегаций Комитет приступил к рассмотрению документов WP/284 и WP/295, представленных Беларусью.

28.8 В документе WP/284 Беларусь охарактеризовала определенные действия других государств как равнозначные санкциям или односторонним мерам, которые, по ее мнению, нарушают положения Чикагской конвенции или иным образом несовместимы с ними, и предложила Ассамблее одобрить текст резолюции Ассамблеи, представленный в добавлении к данному документу и содержащий призыв к государствам – членам ИКАО принять меры, направленные на осуждение и прекращение введения и применения санкций и других односторонних мер. В документе WP/295 Беларусь заявила, что определенные государства разработчиков воздушных судов, зарегистрированных в Беларуси, не выполняют своих обязательств в соответствии с Приложением 8 к Чикагской конвенции, касающихся предоставления информации, необходимой для дальнейшего поддержания летной годности и безопасной эксплуатации соответствующих воздушных судов. В документе WP/295 Ассамблее предлагается одобрить текст резолюции Ассамблеи, представленный в добавлении к данному документу и содержащий призыв к государствам – членам ИКАО принять меры, направленные на прекращение заявленных действий государств разработчиков, которые создают им условия для невыполнения требований Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 8 к Чикагской конвенции и заменяют механизм, установленный Чикагской конвенцией.

28.9 Значительное большинство выступивших делегаций не поддержало действия, указанные в документах WP/284 и WP/295. Что касается документа WP/295, то несколько государств разработчиков выразили несогласие с утверждением, что они отказались предоставить информацию, необходимую для дальнейшего поддержания летной годности и безопасной эксплуатации воздушных судов. Одна делегация возразила против документа WP/295 на том основании, что в нем обязательства государства смешиваются с обязательствами производителя. Эта делегация, а также делегации других государств-разработчиков указали, что большая часть применимых сведений, касающихся поддержания летной годности и безопасной эксплуатации воздушных судов, предоставляется напрямую всем государствам регистрации, включая Беларусь, и находится в открытом доступе на их соответствующих сайтах. Одна из делегаций отметила, что

доступ к этой информации ограничен в отношении государств, находящихся под санкциями или односторонними ограничительными мерами, поскольку доступ к их счетам заморожен.

28.10 Несколько делегаций высказались в поддержку документов WP/284 и WP/295 и прилагаемых к ним проектов резолюций. При этом одна делегация выразила обеспокоенность по поводу введения другими государствами односторонних и принудительных мер в отношении других государств. Эта делегация также сообщила Комитету, что, будучи государством, пострадавшим от таких односторонних и принудительных мер, она представила на рассмотрение Комитета рабочий документ WP/366 по аналогичной теме. По ее мнению, достоин сожаления тот факт, что этот рабочий документ был передан в Экономическую комиссию. Другая делегация, поддержавшая документы WP/284 и WP/295, указала на то, что санкции и другие односторонние меры против Беларуси, о которых говорится в этих двух рабочих документах, были введены определенными государствами сразу после события, связанного с рейсом Ryanair FR4978, когда его расследование даже не началось. Одна из делегаций задала вопрос, почему ИКАО не провела расследование, когда в 2016 году самолет "Белавиа" приземлился в Киеве, а пассажир был арестован.

28.11 Было разъяснено, что ссылка на ИАТА в п. 2.3 документа WP/284 не была внесена ИАТА или по согласованию с ней.

28.12 По просьбе одной делегации, поддержанной другой делегацией, Комитет согласился провести голосование в отношении действий, предложенных в документах WP/284 и WP/295 соответственно. По итогам проведения двух голосований поднятием руки не было выявлено явного большинства государств ни в поддержку документов WP/284 или WP/295, ни в поддержку резолюций Ассамблеи, содержащихся в добавлениях к ним. Таким образом, Комитет не согласился рекомендовать пленарному заседанию принять тексты проектов резолюций Ассамблеи, предлагаемые в добавлениях к документам WP/284 и WP/295.

28.13 Небольшое число государств поддержало документы WP/284 и WP/295 и проекты резолюций Ассамблеи, содержащиеся в добавлениях к ним. Небольшое число государств также выразило обеспокоенность по поводу того, что санкции и односторонние меры, принятые государствами, несовместимы с принципами и положениями Чикагской конвенции. Комитет обратился к Ассамблее с просьбой настоятельно призвать все государства разработчиков продолжать выполнять соответствующие требования, предусмотренные для них в Приложении 8.

28.14 Прежде чем перейти к рассмотрению документа WP/430, одна из делегаций обратилась с просьбой о проведении рассмотрения документов WP/455 и WP/456. В соответствии со сложившейся практикой Комитета эта просьба не была удовлетворена. Далее Комитет рассмотрел документ WP/430, в котором сообщалось о нарушении Российской Федерацией исключительного суверенитета воздушного пространства Украины, а также о двойной регистрации воздушных судов и разрешении воздушным судам совершать полеты без необходимых документов на борту, что Совет счел нарушением статей 1, 18, 19, 29 и 31 *Конвенции о международной гражданской авиации*, о чем должно быть доложено Ассамблее в соответствии со статьей 54 к) Конвенции. Документ WP/430 предлагает Ассамблее осудить эти нарушения, призвать Российскую Федерацию немедленно прекратить эти нарушения и принять проект резолюции Ассамблеи, представленный в добавлении С.

28.15 Одна делегация, поддержанная двумя другими делегациями, внесла предложение о том, чтобы Комитет принял решение по вопросу: "Поддерживаете ли вы действия, изложенные в документе WP/430, представленном Советом ИКАО?" Та же самая делегация, поддержанная другой делегацией, просила провести тайное голосование по этому вопросу в соответствии с правилом 47



*Постоянных правил процедуры Ассамблеи Международной организации гражданской авиации.* Предложение было принято. Всего было подано 124 действительных голоса, при 82 голосах "за", 15 "против" и 27 воздержавшихся. Учитывая, что явное большинство членов Комитета выразили поддержку действиям, содержащимся в документе WP/430, Комитет рекомендовал пленарному заседанию принять эти действия, включая следующий текст проекта резолюции Ассамблеи, предложенный в добавлении С к документу WP/430.

## **Резолюция 28/2. Нарушения Российской Федерацией Конвенции о международной гражданской авиации**

*Ассамблея,*

*рассмотрев* вопрос, касающийся нарушений Российской Федерацией Конвенции о международной гражданской авиации,

*напоминая,* что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, приняв резолюцию A/ES-11/L.1 об агрессии против Украины, вновь подтвердила свою приверженность суверенитету, независимости, единству и территориальной целостности Украины и выразила глубочайшее сожаление по поводу агрессии, совершенной Российской Федерацией против Украины в нарушение Устава Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание* положения и принципы *Конвенции о международной гражданской авиации*, при том, что главной целью ИКАО по-прежнему является обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

*учитывая* исключительную важность сохранения безопасности полетов международной гражданской авиации и тот факт, что после регистрации воздушного судна Договаривающимся государством на него возлагается ряд связанных с безопасностью полетов обязательств в силу *Конвенции о международной гражданской авиации* и Приложений к ней,

*принимая к сведению,* что Совет ИКАО 25 февраля 2022 года выразил свое осуждение нарушения территориальной целостности и суверенитета Украины, включая ее суверенное воздушное пространство, что противоречит статье 1 *Конвенции о международной гражданской авиации*, и настоятельно призвал Российскую Федерацию прекратить свою незаконную деятельность, обеспечить безопасность полетов и авиационную безопасность международной гражданской авиации во всех затронутых районах и соблюдать свои обязательства по *Конвенции о международной гражданской авиации*,

*принимая к сведению,* что 15 июня 2022 года ИКАО подтвердила значительную обеспокоенность в области безопасности полетов, которую Российская Федерация по-прежнему не устранила, а 22 июня 2022 года Совет ИКАО рассмотрел рабочий документ, представленный 19 государствами – членами Совета ИКАО, в котором помимо нарушения статьи 1 *Конвенции о международной гражданской авиации* были указаны нарушения статей 18, 19, 29 и 31 в связи с двойной регистрацией воздушных судов Российской Федерацией и, в свою очередь, разрешением на эксплуатацию этих воздушных судов без действительных сертификатов летной годности, и что в этой связи Совет призвал Российскую Федерацию немедленно прекратить нарушения *Конвенции о международной гражданской авиации* и безотлагательно устранить такие нарушения,

*учитывая,* что Российская Федерация не приняла надлежащих мер в течение разумного срока после уведомления ее о нарушениях, несмотря на решительное осуждение со стороны Совета и его призывы к соблюдению *Конвенции о международной гражданской авиации*,

учитывая, что Совет ИКАО далее постановил представить этот вопрос на рассмотрение 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии со статьей 54 к) *Конвенции о международной гражданской авиации*,

1. *одобряет* решение Совета ИКАО о том, что нарушение Российской Федерацией территориальной целостности и суверенитета Украины, включая ее суверенное воздушное пространство, а также двойная регистрация воздушных судов Российской Федерацией и, в свою очередь, разрешение на эксплуатацию этих воздушных судов без действительных сертификатов летной годности являются нарушениями статей 1, 18, 19, 29 и 31 *Конвенции о международной гражданской авиации* согласно ее статье 54 к);

2. *выражает сожаление* по поводу того, что, игнорируя озабоченность и осуждение, выраженные Советом ИКАО, Российская Федерация продолжает эти нарушения статей 1, 18, 19, 29 и 31 *Конвенции о международной гражданской авиации*;

3. *осуждает* Российскую Федерацию за нарушение суверенитета воздушного пространства Украины и двойную регистрацию воздушных судов Российской Федерацией и, в свою очередь, за разрешение на эксплуатацию этих воздушных судов без действительных сертификатов летной годности, что представляет собой нарушения *Конвенции о международной гражданской авиации* и создает серьезную угрозу для безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации;

4. *настоятельно призывает* Российскую Федерацию прекратить действия, ведущие к нарушениям *Конвенции о международной гражданской авиации*, в целях строгого соблюдения положений Конвенции и Приложений к ней;

5. *настоятельно призывает* Российскую Федерацию решить вопросы, связанные с арендованными воздушными судами, зарегистрированными в других Договаривающихся государствах, которые были перерегистрированы в Российской Федерации, и не допускать эксплуатации этих воздушных судов без действительных сертификатов летной годности в целях устранения нарушений статей 18, 19, 29 и 31 *Конвенции о международной гражданской авиации*;

6. *просит* Совет продолжать заниматься этим вопросом и докладывать Ассамблее по мере необходимости;

7. *порукает* Генеральному секретарю незамедлительно обратить внимание всех Договаривающихся государств на эту резолюцию.

---

28.16 Комитет также рассмотрел представленный Российской Федерацией документ WP/455 Revision No. 1 и документ WP/456, представленный Российской Федерацией совместно с Никарагуа. В документе WP/455 охарактеризованы действия группы государств – членов ИКАО как односторонние ограничительные меры, которые, по утверждению Российской Федерации, являются нарушением статей 4, 9, 22, 44 и 82 Конвенции. В документ WP/456 охарактеризованы определенные действия нескольких государств как односторонние ограничительные меры, которые, по утверждению Российской Федерации, подрывают основы Конвенции, и в нем предложена резолюция по данному вопросу.

28.17 Перед началом обсуждения документов WP/455 и WP/456 одна делегация, поддержанная другой делегацией, внесла предложение о том, чтобы Комитет принял решение по

вопросу "Поддерживаете ли вы действия, содержащиеся в документах WP/455 и WP/456, представленных Российской Федерацией?". Одна делегация просила провести поименное голосование по этому вопросу. Другая делегация предложила провести голосование по каждому из рабочих документов отдельно, выразив озабоченность в связи с тем, что государства могут иметь разные позиции по этим двум документам. Хотя это мнение было поддержано рядом делегаций, еще одна делегация придерживалась мнения, что документы должны быть поставлены на голосование вместе. В результате голосования поднятием руки по вопросу "Согласны ли вы с тем, что два рабочих документа должны рассматриваться отдельно?", явное большинство высказалось за то, чтобы голосование по этим двум документам проводилось совместно. Соответственно было уточнено, что намерения представлять предложение на рассмотрение не было, это была просто просьба объяснить, будет ли голосование по рабочим документам проводиться по отдельности. Одна делегация просила сделать заявление по документам WP/455 и WP/456 до начала голосования. Эта просьба была поддержана несколькими делегациями, которые выразили обеспокоенность в связи с тем, что обсуждение этих двух документов не будет проводиться с учетом находящегося на рассмотрении предложения в соответствии с Постоянными правилами процедуры. Комитет согласился действовать в соответствии со сложившейся практикой, согласно которой документы считаются рассмотренными, а не представленными, и поэтому решил перейти непосредственно к голосованию. По исходному предложению было подано 97 голосов, из которых 8 были "за", 62 "против" и 27 воздержались. Поскольку явное большинство членов Комитета решило не поддерживать действия, содержащиеся в документе WP/455 Revision No. 1 и документе WP/456, Комитет, таким образом, рекомендовал пленарному заседанию не поддерживать эти действия и не принимать проект резолюции Ассамблеи, предложенный в добавлении к документу WP/456. После голосования одна из делегаций отметила, что это голосование по существу равносильно голосованию против Конвенции, резолюций Ассамблеи и других соответствующих международных документов.

28.18 Комитет рассмотрел представленный Советом документ WP/78, в котором Ассамблее предлагалось признать нарушение Корейской Народно-Демократической Республикой (КНДР) своих обязательств по Чикагской конвенции и одобрить проект резолюции Ассамблеи о необъявленных пусках ракет КНДР, как это предлагается в добавлении. В то же время Комитет рассмотрел представленный КНДР документ WP/191. В рабочем документе Ассамблее предлагалось отметить серьезную озабоченность в отношении обеспечения деятельности гражданской авиации КНДР. В нем также Ассамблее предлагалось уполномочить Секретариат ИКАО принять меры под контролем ответственных государств – членов ИКАО и Комитета 1718 ООН для обеспечения скорейшего возобновления авиационного обслуживания, такого как SITA, SADIS, JEPPESEN, Collins и т. д., которое в настоящее время приостановлено в КНДР. Кроме того, Ассамблее также было предложено поручить ИКАО возобновить свою техническую деятельность в КНДР, включая запланированный практикум по гражданским/военным вопросам.

28.19 Значительное большинство выступивших делегаций признали и осудили нарушения Чикагской конвенции, совершенные КНДР, изложенные в документе WP/78, и поддержали прилагаемый к нему проект резолюции Ассамблеи. Комитет настоятельно призвал КНДР строго соблюдать положения Чикагской конвенции, ее Приложений и соответствующие процедуры, а также резолюции Совета Безопасности ООН (СБ ООН), чтобы исключить повторение такой потенциально опасной деятельности. Несколько делегаций также сослались на недавние необъявленные запуски ракет КНДР, о которых не сообщалось в рабочем документе.

28.20 Делегация КНДР решительно отвергла документ WP/78 и заявила, что безопасность полетов гражданской авиации была полностью учтена заранее, и в результате их ракетных пусков не произошло ни одного смертельного случая или инцидента. Было также отмечено, что эти ракетные пуски были направлены на обеспечение мира в регионе. Делегация далее заявила, что

более полувека ее государство технически находится в состоянии войны с Соединенными Штатами Америки и что ракетные пуски проводятся вокруг Корейского полуострова для обеспечения безопасности. Одна из делегаций выразила мнение, что Исполнительный комитет занимается вопросом, который находится вне его юрисдикции, и что вновь избранному Совету следует пересмотреть этот вопрос, чтобы он мог быть рассмотрен беспристрастно. Эта делегация также заявила, что, рассматривая этот вопрос, Ассамблея не способствует достижению целей Чикагской конвенции. Это мнение было поддержано одной делегацией, которая указала, что, хотя она не поддерживает любые необъявленные запуски ракет, введение санкций против КНДР может иметь негативные последствия для этого государства. Она также не поддержала голосование по этому вопросу и предложила ИКАО продолжить взаимодействие с КНДР, чтобы попытаться урегулировать этот вопрос.

28.21 Одна делегация выразила мнение, что Ассамблея не является подходящей площадкой для обсуждения санкций, введенных против КНДР. Другая делегация подчеркнула, что необъявленные запуски ракет производились в прошлом неоднократно и что эти действия носят варварский характер.

28.22 Одна делегация отметила, что она приняла к сведению расхождения в позициях и призвала ИКАО как специализированное учреждение ООН содействовать упорядоченному развитию международной гражданской авиации. Эта делегация также высказала мнение, что гражданская авиация не должна быть политизирована, а санкции не являются целью. Поскольку авиационная отрасль восстанавливается после пандемии COVID-19, следует призвать государства к сотрудничеству и конструктивному диалогу.

28.23 В отношении документа WP/191 Комитет отметил озабоченность, выраженную КНДР в своем документе, однако не поддержал содержащиеся в нем пункты действий. В этой связи одна из делегаций напомнила, что все государства – члены ООН, а также специализированные учреждения ООН несут международные правовые обязательства по выполнению санкций СБ ООН, и ни ИКАО, ни ее государства-члены не могут отменить такие меры.

28.24 Делегация КНДР, поддержанная другой делегацией, подчеркнула, что Соединенные Штаты Америки с 2017 года приостановили в своем государстве предоставление аэронавигационного обслуживания, такого как SITA и JEPPESEN, и что это является явным нарушением статей 28 и 44 Чикагской конвенции, о чем следует сообщить Ассамблее в соответствии со статьей 54 к). Эта делегация также подчеркнула, что инициатива "Ни одна страна не остается без внимания" не может быть реализована в отсутствие какой-либо поддержки технической деятельности.

28.25 Затем Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять следующую резолюцию

**Резолюция 28/3. Необъявленные пуски ракет, произведенные Корейской Народно-Демократической Республикой**

*Ассамблея,*

*рассмотрев* вопрос о неоднократных необъявленных пусках ракет, произведенных Корейской Народно-Демократической Республикой,

*напоминая* о резолюции A32-6 Ассамблеи о безопасности аэронавигации,

*напоминая*, что Совет Безопасности Организации Объединенных Наций, действуя в соответствии с главой VII *Устава Организации Объединенных Наций*, потребовал, чтобы Корейская Народно-Демократическая Республика не производила никаких пусков ракет с использованием технологии баллистических ракет, и решительно осудил Корейскую Народно-Демократическую Республику за подобные действия, совершенные в нарушение, в частности, резолюций 1718 (2006), 2087 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016) и 2371 (2017) Совета Безопасности и при вопиющем пренебрежении ими,

*принимая во внимание* положения и принципы *Конвенции о международной гражданской авиации*, а также тот факт, что основной целью ИКАО по-прежнему является обеспечение безопасности международной гражданской авиации во всем мире,

*учитывая* первостепенное значение надлежащей координации со всеми заинтересованными сторонами деятельности, создающей потенциальную опасность для гражданских воздушных судов (Приложение 11 "*Обслуживание воздушного движения*"), надлежащего распространения информации при неизбежности установления запретных зон, зон ограничения полетов или опасных зон (Приложение 15 "*Службы аэронавигационной информации*") и эффективного внедрения соответствующих положений документа "*Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией*" (Дос 10066),

*отмечая*, что 6 октября 2017 года Совет ИКАО выразил решительное осуждение продолжающихся пусков баллистических ракет Корейской Народно-Демократической Республикой вблизи международных воздушных трасс без предварительного уведомления, что создает серьезную угрозу безопасности международной гражданской авиации,

*учитывая*, что Совет ИКАО продолжает заниматься этим вопросом, выражая озабоченность по поводу случаев необъявленных пусков ракет Корейской Народно-Демократической Республикой, которые представляют серьезную опасность для международной гражданской авиации и которые были произведены в нарушение соответствующих резолюций Совета Безопасности ООН, и подтверждая, что Секретариату ИКАО следует избегать любой технической деятельности с Корейской Народно-Демократической Республикой, как прямого, так и косвенного характера,

*отмечая*, что 1 июня 2022 года Совет ИКАО самым решительным образом осудил резкое увеличение в последнее время числа необъявленных пусков ракет и настоятельно призвал Корейскую Народно-Демократическую Республику действовать в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* и соблюдать соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику ИКАО,

*учитывая*, что Совет ИКАО также принял решение передать этот вопрос на рассмотрение 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в соответствии со статьей 54 к) *Конвенции о международной гражданской авиации*,

1. *одобряет* решение Совета ИКАО о том, что помимо несовместимости пусков баллистических ракет с соответствующими резолюциями Совета Безопасности Организации Объединенных Наций необъявленные пуски ракет, произведенные Корейской Народно-Демократической Республикой, представляют собой нарушение *Конвенции о международной гражданской авиации* на основании статьи 54 к);

2. *выражает глубокое сожаление* в связи с тем, что, несмотря на обеспокоенность и осуждение, выраженные Советом ИКАО, Корейская Народно-Демократическая Республика продолжает осуществлять необъявленные пуски ракет;

3. *решительно осуждает* Корейскую Народно-Демократическую Республику за пуски ракет без предварительного уведомления, что является нарушением *Конвенции о международной гражданской авиации* и создает серьезную угрозу для безопасности международной гражданской авиации;

4. *настоятельно призывает* Корейскую Народно-Демократическую Республику строго соблюдать положения *Конвенции о международной гражданской авиации*, Приложений к ней и соответствующих Правил в целях недопущения продолжения такой потенциально опасной деятельности;

5. *вновь подтверждает* намерение ИКАО сохранять и поддерживать тесные и основанные на сотрудничестве отношения с Организацией Объединенных Наций по этому вопросу для достижения целей, изложенных в *Соглашении между Организацией Объединенных Наций и Международной организацией гражданской авиации*;

6. *порукает* Совету продолжать заниматься этим вопросом и при необходимости вновь доложить о нем Ассамблее;

7. *порукает* Генеральному секретарю незамедлительно обратить внимание всех Договаривающихся государств на данную резолюцию.

28.26 Комитет рассмотрел документ WP/225, представленный Новой Зеландией, в котором говорилось о трудностях, с которыми сталкиваются делегации при представлении Ассамблее полномочий в печатном виде, которые можно смягчить, разрешив использование соответствующих технологий. После ряда одобрительных выступлений делегатов Секретариат пояснил, что в данном рабочем документе Ассамблее не предлагается немедленно принять решение о таком использовании технических средств, а скорее содержится просьба к Совету рассмотреть технические альтернативы документам на бумажном носителе. По мнению Секретариата, такие альтернативы следует рассматривать в свете стандартизированной технологии, обеспечивающей надежность, и при наличии необходимого финансирования. Секретариат далее напомнил, что действующее требование ИКАО о предоставлении оригиналов документов, которое соответствует процессу Генеральной Ассамблеи ООН, уже обеспечивает хорошую степень гибкости благодаря локальным возможностям, таким как выдача полномочий послами в Канаде или главами постоянных представительств при ООН или ИКАО.

28.27 Хотя одна делегация выразила озабоченность и оговорки в отношении финансовых вопросов и вопросов безопасности, связанных с технологическими альтернативами, подавляющее большинство делегаций поддержали рабочий документ о том, чтобы Совет рассмотрел возможность внедрения таких альтернатив к следующей сессии Ассамблеи в 2025 году, сохранив при этом необходимую подлинность документов о полномочиях.

28.28 Комитет рассмотрел документ WP/232, касающийся хода реализации глобальных, региональных и отраслевых инициатив, направленных на смягчение рисков для гражданской авиации в зоне конфликтов, представленный Канадой при поддержке Австралии, Иордании, Кении, Новой Зеландии, Республики Корея, Соединенных Штатов Америки и Европейского союза и его

государств-членов, государствами – членами Европейской конференции гражданской авиации, Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ЕВРОКОНТРОЛем, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международной федерацией ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), а также представленный Украиной документ WP/155, касающийся особенностей оценки рисков и угроз авиационной безопасности гражданской авиации и безопасности полетов гражданских воздушных судов над зонами вооруженных конфликтов или вблизи них, а также в контексте военного положения, объявленного в государстве.

28.29 В отношении документа WP/232 Комитет напомнил, что в связи с гибелью в 2014 году рейса 17 авиакомпании Malaysian Airlines ИКАО разработала и опубликовала Руководство по оценке риска для полетов гражданской авиации над зонами конфликтов или вблизи них (Doc 10084). После уничтожения в 2020 году рейса 752 авиакомпании "Международные авиалинии Украины") Совет ИКАО приветствовал инициативу "Более безопасное небо" и разработал обновленную программу работы, связанную с риском, создаваемым зонами конфликтов. Комитет отметил, что параллельно с этими усилиями был выдвинут ряд других глобальных и региональных инициатив, направленных на повышение эффективности управления рисками в воздушном пространстве, однако для дальнейшего повышения безопасности и надежности полетов гражданской авиации над зонами конфликтов или вблизи них еще предстоит проделать значительную работу. Подавляющее большинство выступивших делегаций поддержали документ WP/232. Комитет поддержал предложение о приоритетном рассмотрении Руководства по оценке риска для полетов гражданской авиации над зонами конфликтов или вблизи них (Doc 10084).

28.30 Комитет рассмотрел документ WP/155 и отметил, что вооруженные конфликты создают риск для полетов гражданской авиации, который невозможно предвидеть или спрогнозировать. Комитет согласился с тем, что для оценки риска необходимо провести надлежащий анализ, особенно в отношении неспособности государства контролировать свою суверенную территорию и воздушное пространство над ней. Комитет отметил, что некоторые виды информации, в большинстве случаев секретная военная информация, затрудняют надлежащую оценку рисков над зонами конфликтов или вблизи них, и особенно в тех случаях, когда в государстве объявлено военное положение. Комитет согласился с тем, что Совету следует изучить возможности дальнейшей оценки рисков и угроз для полетов гражданской авиации над зонами конфликтов или вблизи них.

-----





## ДОБАВЛЕНИЕ

### СПИСОК РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ, РАССМОТРЕННЫХ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ

#### **Пункт 10. Задолженность по взносам**

---

A41-WP/30 Revision No. 1 EX/18; AD/2	ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ И СИСТЕМА СТИМУЛИРОВАНИЯ ПОГАШЕНИЯ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ЗА ДЛИТЕЛЬНЫЙ СРОК (11/07/2022)
A41-WP/30 Revision No. 1 Addendum No. 1 EX/18; AD/2	ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ И СИСТЕМА СТИМУЛИРОВАНИЯ ПОГАШЕНИЯ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ЗА ДЛИТЕЛЬНЫЙ СРОК (27/09/2022)
A41-WP/30 Revision No. 1 Addendum No. 2 EX/18; AD/2	ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ И СИСТЕМА СТИМУЛИРОВАНИЯ ПОГАШЕНИЯ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ЗА ДЛИТЕЛЬНЫЙ СРОК (30/09/2022)
A41-WP/30 Revision No. 1 Addendum No. 3 EX/18; AD/2	ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ВОПРОСА ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ И СИСТЕМА СТИМУЛИРОВАНИЯ ПОГАШЕНИЯ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ЗА ДЛИТЕЛЬНЫЙ СРОК (03/10/2022)

#### **Пункт 11. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2019, 2020 и 2021 годы**

---

A41-WP/641 EX/295	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 11 ПОВЕСТКИ ДНЯ (03/10/2022)
----------------------	---

#### **Пункт 12. Итоги Конференции высокого уровня по COVID-19**

---

A41-WP/20 Revision No. 1 EX/8	ИТОГИ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО COVID-19 ПО НАПРАВЛЕНИЮ "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ" (01/08/2022)
A41-WP/26 EX/14	ИТОГИ ПЛЕНАРНЫХ ЗАСЕДАНИЙ НА УРОВНЕ МИНИСТРОВ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО COVID-19 (14/07/2022)
A41-WP/57 Revision No. 1 EX/27	ВЫПОЛНЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИЙ А37-13, А39-24 И А40-14, ПРОГРАММЫ CAPSCA И МЕДИЦИНСКИХ ПОЛОЖЕНИЙ ИКАО ВО ВРЕМЯ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫХ СИТУАЦИЙ В ОБЛАСТИ ОБЩЕСТВЕННОГО ЗДРАВООХРАНЕНИЯ (15/09/2022)
A41-WP/63 EX/32	УРОКИ, ИЗВЛЕЧЕННЫЕ ИЗ COVID-19, И ГОТОВНОСТЬ К БУДУЩИМ ПАНДЕМИЯМ (27/07/2022)
A41-WP/102 Revision No. 1 EX/48	СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ МНОГОУРОВНЕВОГО ОПЕРАТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ КРИЗИСНЫМИ СИТУАЦИЯМИ (15/09/2022)

A41-WP/201 EX/89	СОДЕЙСТВИЕ ВОССТАНОВЛЕНИЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАЦИИ ПУТЕМ СОЗДАНИЯ ОФИЦИАЛЬНОГО МЕХАНИЗМА ДЛЯ СВЕДЕНИЯ К МИНИМУМУ НЕОПРЕДЕЛЕННОСТИ ДЛЯ АВИАПУТЕШЕСТВЕННИКОВ (02/08/2022)
A41-WP/203 EX/91	ПРОГРАММА ОТВЕТА НА КРИЗИС В ОБЛАСТИ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ ДЛЯ СМЯГЧЕНИЯ РАСПРОСТРАНЕНИЯ ИНФЕКЦИОННОГО ЗАБОЛЕВАНИЯ В СВЯЗИ С КОММЕРЧЕСКИМИ АВИАЦИОННЫМИ ПЕРЕВОЗКАМИ (01/08/2022)
A41-WP/213 EX/99	МЕРОПРИЯТИЯ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ COVID-19 (02/08/2022)
A41-WP/321 EX/137	ВЫПОЛНЕНИЕ РУКОВОДЯЩИХ УКАЗАНИЙ HLCC 2021 О ПЕРЕСМОТРЕ МЕР ПО БОРЬБЕ С ПАНДЕМИЯМИ В СФЕРЕ АВИАЦИИ (01/08/2022)
A41-WP/363 EX/162	УСТАНОВЛЕНИЕ ОБЩЕГО САНИТАРНОГО КОРИДОРА В РАМКАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ГОТОВНОСТИ К ПАНДЕМИИ (02/08/2022)
A41-WP/521 Revision No.1 EX/251	INDONESIA'S BIOSAFETY SAFETY MANAGEMENT AIRPORT STRATEGY DURING THE COVID-19 PANDEMIC (20/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/546 EX/260	RESPONSE TO THE CHALLENGES PRESENTED BY COVID-19 PANDEMIC (13/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/570 EX/267	THE ROLE OF NATIONAL AIR TRANSPORT FACILITATION COMMITTEE (NATFC) DURING THE CORONA VIRUS DISEASE 2019 (COVID-19) PANDEMIC (13/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/583 EX/271	الجوي النقل حركة استدامة) المدني الطيران قطاع في (19-كوفيد) كورونا جائحة مع التعامل في عُمان سلطنة تجربة (الجوائح أثناء) (13/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/590 EX/273	EW DEAL FOR AVIATION (13/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/618 EX/290	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 12 ПОВЕСТКИ ДНЯ (02/10/2022)

### **Пункт 13. Программы упрощения формальностей**

---

A41-WP/9 EX/4	СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ДИРЕКТОРИЕЙ ОТКРЫТЫХ КЛЮЧЕЙ (ДОК) ИКАО (10/05/2022)
A41-WP/10 EX/5	СОБЫТИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ СТРАТЕГИИ ИКАО В ОБЛАСТИ ПРОГРАММЫ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПАССАЖИРОВ (TRIP ИКАО) (16/06/2022)
A41-WP/18 EX/6	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (12/07/2022)

A41-WP/19 EX/7	ИЗМЕНЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРИЛОЖЕНИЯ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ" (15/06/2022)
A41-WP/21 Revision No. 1 EX/9	ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (09/09/2022)
A41-WP/54 EX/25	РЕДУПРЕЖДЕНИЕ ТОРГОВЛИ ЛЮДЬМИ И БОРЬБА С НЕЙ. ДЕЙСТВИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ЭКСПЛУАТАНТОВ АЭРОПОРТОВ И МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО (06/07/2022)
A41-WP/73 Revision No.1 EX/277	МЕЖДУНАРОДНЫЕ ВОЗДУШНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ И ЗАКОНЫ О ЗАЩИТЕ ДАННЫХ (19/09/2022)
A41-WP/76 Revision No. 1 EX/38	СОЗДАНИЕ УСТОЙЧИВОГО РАМОЧНОГО МЕХАНИЗМА НА СЛУЧАЙ БУДУЩИХ ВСПЫШЕК (29/08/2022)
A41-WP/77 Revision No. 1 EX/39	ПРИНЯТИЕ РЕЗОЛЮЦИИ О ПРИНЦИПАХ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ДЛЯ ОРГАНИЗАЦИИ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В БУДУЩЕМ (29/08/2022)
A41-WP/79 Revision No. 1 EX/41	ДОСТУПНОСТЬ ДЛЯ ЛЮДЕЙ С ИНВАЛИДНОСТЬЮ: ДОСТОЙНЫЕ АВИАПЕРЕВОЗКИ ДЛЯ ВСЕХ (29/08/2022)
A41-WP/81 EX/42	ПРЕДШЕСТВУЮЩАЯ ПУТЕШЕСТВИЮ ВЕРИФИКАЦИЯ И ЦИФРОВИЗАЦИЯ ПРОЦЕССОВ (28/07/2022)
A41-WP/82 EX/43	ИНТЕГРИРОВАННЫЙ ПОДХОД К ОБЩЕСТВЕННОМУ ЗДРАВООХРАНЕНИЮ, УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ И КРИЗИСНОМУ РЕАГИРОВАНИЮ (29/07/2022)
A41-WP/88 EX/44	ОЗДАНИЕ В РАМКАХ СТРУКТУРЫ СЕКРЕТАРИАТА ИКАО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ПО РЕАЛИЗАЦИИ ПОЛИТИКИ В ОБЛАСТИ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (28/07/2022)
A41-WP/98 EX/47	КАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ КАК ЧАСТЬ ПЛАНОВ НА СЛУЧАЙ АВАРИЙНОЙ ОБСТАНОВКИ ДЛЯ АЭРОПОРТОВ И АВИАКОМПАНИЙ (МСА- ИАТА) (03/08/2022)
A41-WP/141 EX/58	PAKISTAN'S WORK ON FACILITATION (02/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/142 EX/59	ДАЛЬНЕЙШАЯ РАБОТА ПО ПЕРЕХОДУ К ИСПОЛЬЗОВАНИЮ СИСТЕМЫ ONE ID ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ УДОБСТВА ПАССАЖИРОВ И БЕСКОНТАКТНЫХ ПОЕЗДОК (02/08/2022)

A41-WP/143 EX/60	МЕЖДУНАРОДНЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ И ЗАЩИТА ДАННЫХ О ПАССАЖИРАХ (01/08/2022)
A41-WP/144 EX/61	ПОДДЕРЖКА ЭФФЕКТИВНЫХ МЕХАНИЗМОВ БОРЬБЫ С НЕЗАКОННОЙ ТОРГОВЛЕЙ РЕСУРСАМИ ДИКОЙ ПРИРОДЫ (02/08/2022)
A41-WP/145 EX/62	СООБРАЖЕНИЯ ПО ПОДДЕРЖКЕ ГОСУДАРСТВ-ЧЛЕНОВ В РАМКАХ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ И CAPSCA (02/08/2022)
A41-WP/146 EX/63	СОДЕЙСТВИЕ РАБОТЕ АЭРОПОРТОВ И ПАССАЖИРСКИМ ПЕРЕВОЗКАМ ПРИ ВОССТАНОВЛЕНИИ ВОЗДУШНОГО СООБЩЕНИЯ (02/08/2022)
A41-WP/176 EX/80	СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ОБЩИХ ОТВЕТНЫХ МЕР ДЛЯ СМЯГЧЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОГО КРИЗИСА (02/08/2022)
A41-WP/182 EX/83	ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СОЗДАНИИ МЕЖВЕДОМСТВЕННОЙ РАБОЧЕЙ ГРУППЫ ПО ЦИФРОВИЗАЦИИ ГРУЗОВЫХ АВИАПЕРЕВОЗОК (02/08/2022)
A41-WP/185 EX/84	СТРАТЕГИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ДОСТУПНОСТИ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ (02/08/2022)
A41-WP/194 EX/87	НЕОБХОДИМОСТЬ ОБНОВЛЕНИЯ И ПРИВЕДЕНИЯ РУКОВОДСТВА ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В СООТВЕТСТВИЕ С ОБНОВЛЕННЫМ ФОРМАТОМ SARPS ПРИЛОЖЕНИЯ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ" (02/08/2022)
A41-WP/204 Revision No. 1 EX/92	"СОГЛАСОВАНИЕ АВИАПЕРЕВОЗОК" ОБЩЕПРИЗНАННАЯ И СОГЛАСОВАННАЯ СИСТЕМА МЕДИКО-САНИТАРНЫХ ТРЕБОВАНИЙ К АВИАПАССАЖИРАМ (30/08/2022)
A41-WP/257 EX/110	УПОРЯДОЧЕНИЕ НА ГЛОБАЛЬНОЙ ОСНОВЕ СТАНДАРТОВ ОБРАЩЕНИЯ С ЧЛЕНАМИ (02/08/2022)
A41-WP/259 EX/111	СОЗДАНИЕ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА УПРОЩЕНИЕМ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (02/08/2022)
A41-WP/272 EX/119	ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (02/08/2022)
A41-WP/312 EX/133	ВНЕДРЕНИЕ ПРИЛОЖЕНИЯ 9 И СОЗДАНИЕ ОСНОВЫ ДЛЯ ПРОВЕРОК НА УРОВНЕ ГОСУДАРСТВА (02/08/2022)
A41-WP/313 EX/134	РАССМОТРЕНИЕ ВОПРОСА ОБ УДОСТОВЕРЕНИЯХ ЧЛЕНА ЭКИПАЖА (УЧЭ) В ГРУППЕ ЭКСПЕРТОВ ПО УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ И ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ (01/08/2022)

A41-WP/315 EX/135	ФОРМИРОВАНИЕ ОБЩЕЙ ПОЛИТИКИ В ОТНОШЕНИИ СРОКА ДЕЙСТВИЯ ПАСПОРТОВ (01/08/2022)
A41-WP/318 EX/136	ВАЖНОСТЬ КОМПЛЕКСНОЙ СТРАТЕГИИ БОРЬБЫ С ТОРГОВЛЕЙ ЛЮДЬМИ В СФЕРЕ АВИАЦИИ (02/08/2022)
A41-WP/339 EX/161	ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (02/08/2022)
A41-WP/340 EX/144	ДОСТУПНОСТЬ И УНИВЕРСАЛЬНОЕ ПРОЕКТИРОВАНИЕ ДЛЯ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ ПРИ ВОЗДУШНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ РАЗРАБОТКА ОБЩИХ РУКОВОДЯЩИХ ПРИНЦИПОВ И ПЕРЕДОВОЙ ПРАКТИКИ В ОТНОШЕНИИ ПассажиРОВ С ОГРАНИЧЕННОЙ МОБИЛЬНОСТЬЮ (02/08/2022)
A41-WP/345 EX/147	ЭФФЕКТИВНОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИМЕЮЩЕЙСЯ ИНФОРМАЦИИ С ЦЕЛЬЮ СОЗДАНИЯ ЕДИНОЙ ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ ВВОДА ТРЕБУЕМЫХ ГОСУДАРСТВАМИ ДАННЫХ О ПассажиРАХ (02/08/2022)
A41-WP/358 EX/156	ВВЕДЕНИЕ ЗАПРЕТОВ НА ПОЕЗДКИ В СВЯЗИ С ПАНДЕМИЕЙ (02/08/2022)
A41-WP/359 EX/157	ПОМОЩЬ ПассажиРАМ С ОГРАНИЧЕННОЙ ПОДВИЖНОСТЬЮ (PRM) (02/08/2022)
A41-WP/390 EX/179	РАЗРАБОТКА ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТЕРМИНА "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ" (02/08/2022)
A41-WP/397 Revision No.2 EX/182	ОГРАНИЧЕНИЯ В РЕАЛИЗАЦИИ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРОГРАММЫ КОНТРОЛЯ ЗА ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ ЭКСПЛУАТАНТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ БОЛИВАРИАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ВЕНЕСУЭЛА (20/09/2022)
A41-WP/412 EX/183	ДЕЙСТВИЯ ЭКСПЛУАТАНТОВ АЭРОПОРТА ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ И БОРЬБЕ С ТОРГОВЛЕЙ ЛЮДЬМИ В РЕГИОНЕ, А ТАКЖЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО (02/08/2022)
A41-WP/420 EX/188	ПРЕДЛОЖЕНИЕ О РАЗРАБОТКЕ ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА И ОРГАНИЗАЦИИ ПОДГОТОВКИ ПЕРСОНАЛА ПО БОРЬБЕ С ТОРГОВЛЕЙ ЛЮДЬМИ НА ОСНОВЕ ВЫЯВЛЕНИЯ АНОМАЛЬНОГО ПОВЕДЕНИЯ (02/08/2022)
A41-WP/461 EX/212	ENHANCING ACCESSIBILITY AND SOCIAL RESPONSIBILITY IN AVIATION (02/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/494 Revision No.1 EX/238	CONTRIBUTIONS OF PAPERLESS TRAVEL TO CHINA'S COVID-19 RESPONSE EFFORTS (15/09/2022) *Информационные документы

A41-WP/527 EX/253	كورونا جائحة فترة أثناء الدخول من الممنوعين الأشخاص مع التعامل في المملكة تجربة (12/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/533 EX/254	BIOMETRIC TECHNOLOGY TO IMPROVE FACILITATION AND INCREASE SECURITY IN AIR TRANSPORT (13/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/544 EX/258	IMPROVING ACCESSIBILITY IN BRAZIL CIVIL AVIATION (13/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/619 EX/291	DRAFT TEXT FOR THE REPORT ON AGENDA ITEM 13 (02/10/2022)

**Пункт 14. Авиационная безопасность. Политика**

---

A41-WP/4 EX/1	РЕАЛИЗАЦИЯ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ГПАБ) (27/06/2022)
A41-WP/5 EX/2	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (11/07/2022)
A41-WP/22 EX/10	КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (07/07/2022)
A41-WP/23 EX/11	ДОКЛАД О ГОДЕ КУЛЬТУРЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ИКАО (ГКАБ) (2021) (30/05/2022)
A41-WP/25 EX/13	ПРИЗНАНИЕ ЭКВИВАЛЕНТНОСТИ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ. КОНТРОЛЬ В ЦЕЛЯХ БЕЗОПАСНОСТИ В ОДНОМ ПУНКТЕ МАРШРУТА (01/08/2022)
A41-WP/64 EX/33	ИНТЕГРАЦИЯ И КООРДИНАЦИЯ СТРАТЕГИЙ И РАБОЧИХ ПЛАНОВ ИКАО В ОБЛАСТИ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ (22/07/2022)
A41-WP/74 EX/36	РАЗРАБОТКА РАМОЧНОГО МЕХАНИЗМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ (26/07/2022)
A41-WP/75 EX/37	ЭФФЕКТИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ПЕРИОД ВОССТАНОВЛЕНИЯ ПОСЛЕ ПАНДЕМИИ COVID-19 (27/07/2022)
A41-WP/130 EX/54	ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР В СИСТЕМЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (02/08/2022)
A41-WP/137 EX/56	ОБНОВЛЕНИЕ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ГПАБ) (02/08/2022)
A41-WP/151 EX/66	СЛОЖНЫЙ ХАРАКТЕР ПРОБЛЕМЫ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (02/08/2022)

A41-WP/152 EX/67	ПОТЕНЦИАЛЬНЫЕ ВЫГОДЫ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ МЕТОДОВ УДАЛЕННОЙ РАБОТЫ КАК ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО СРЕДСТВА ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОГО КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (02/08/2022)
A41-WP/154 EX/68	НЕИЗМЕННАЯ ВАЖНОСТЬ ПОВЫШЕНИЯ КУЛЬТУРЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ПО МЕРЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЯ АВИАПЕРЕВОЗОК (02/08/2022)
A41-WP/156 EX/70	ЗНАЧЕНИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА И ПАРТНЕРСКИХ ОТНОШЕНИЙ ДЛЯ РАЗВИТИЯ КУЛЬТУРЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (01/08/2022)
A41-WP/158 EX/72	НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА И ПОДГОТОВКА ГОСУДАРСТВ В ВОПРОСАХ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ (02/08/2022)
A41-WP/189 EX/85	ОЦЕНКА И ИННОВАЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ ПЛАНОВ И ПРОГРАММ AVSEC (02/08/2022)
A41-WP/222 EX/102	ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ РАСТУЩЕМУ КОЛИЧЕСТВУ НЕДИСЦИПЛИНИРОВАННЫХ ПассажиРОВ ПОСРЕДСТВОМ ПРИНЯТИЯ НОВЫХ МЕР (02/08/2022)
A41-WP/231 EX/104	СТРАТЕГИЯ КУЛЬТУРЫ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ (02/08/2022)
A41-WP/238 Revision No. 2 EX/106	МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ЦЕЛЯХ СОДЕЙСТВИЯ РАЗРАБОТКЕ И ИСПОЛЬЗОВАНИЮ НОВЕЙШЕГО ОБОРУДОВАНИЯ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (23/08/2022)
A41-WP/241 EX/108	ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СООТВЕТСТВИИ С КОНЦЕПЦИЕЙ НУЛЕВОГО ДОВЕРИЯ (02/08/2022)
A41-WP/243 EX/109	ПООЩРЕНИЕ СОТРУДНИЧЕСТВА РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ И ОРГАНОВ В ЦЕЛЯХ ПОВЫШЕНИЯ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (02/08/2022)
A41-WP/267 EX/116	CERTIFICACIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN REPÚBLICA DOMINCANA (02/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/271 EX/118	ОБЗОР ПРЕДЛАГАЕМОЙ НОРМАТИВНОЙ БАЗЫ ДЛЯ БОРЬБЫ С НЕДОБРОСОВЕСТНЫМ ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ДРОНОВ (02/08/2022)
A41-WP/281 EX/121	УПРАВЛЕНИЕ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТЬЮ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (28/07/2022)

- A41-WP/282  
Revision No. 1  
EX/122  
PROPOSAL FOR DEVELOPING INTERNATIONAL STANDARDS FOR THE AVIATION SECURITY VOLUNTARY REPORTING (ASVR) SYSTEM AND IMPROVEMENT OF THE CLASSIFICATION SYSTEM  
(10/08/2022)
- A41-WP/293  
EX/126  
SANCIONES APLICABLES A PERSONAS DISRUPTIVAS  
(08/08/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/302  
EX/130  
СОДЕЙСТВИЕ РЕГИОНАЛЬНОЙ И МЕЖДУНАРОДНОЙ ПОДДЕРЖКЕ И СОТРУДНИЧЕСТВУ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
(02/08/2022)
- A41-WP/330  
EX/140  
ОЦЕНКА УГРОЗ И РИСКОВ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
(02/08/2022)
- A41-WP/331  
EX/141  
ОПЫТ РЕГИОНА SAM ИКАО ПО ВНЕДРЕНИЮ ГПАБ НА ОСНОВЕ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ ГРУППЫ ИКАО-ЛАКГА НАСС/SAM AVSEC/FAL, СОГЛАСОВАННОЙ В ПАНАМЕ В 2018 ГОДУ  
(02/08/2022)
- A41-WP/333  
EX/143  
ИЗМЕНЕНИЕ СРОКОВ И ПРОЦЕНТНЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ, УКАЗАННЫХ В ГЛОБАЛЬНОМ ПЛАНЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
(02/08/2022)
- A41-WP/347  
Revision No. 1  
EX/149  
THREAT POSED TO CIVIL AVIATION BY MAN-PORTABLE AIR DEFENCE SYSTEMS  
(01/09/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/349  
EX/150  
ПОМОЩЬ В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММ ВЫЯВЛЕНИЯ АНОМАЛЬНОГО ПОВЕДЕНИЯ С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И РЕАГИРОВАНИЯ НА НЕГО  
(02/08/2022)
- A41-WP/374  
EX/170  
ГОТОВНОСТЬ ПЕРСОНАЛА К ОБЕСПЕЧЕНИЮ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ АЭРОНАВИГАЦИОННЫХ СЛУЖБ В ОБЫЧНОЕ И КРИЗИСНОЕ ВРЕМЯ  
(02/08/2022)
- A41-WP/387  
EX/176  
РАЗРАБОТКА МЕХАНИЗМА ОЦЕНКИ РЕАЛИЗАЦИИ ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ГПАБ)  
(02/08/2022)
- A41-WP/388  
EX/177  
УКРЕПЛЕНИЕ МЕР РЕАГИРОВАНИЯ НА ИНСАЙДЕРСКУЮ УГРОЗУ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
(02/08/2022)
- A41-WP/416  
EX/187  
РАЗРАБОТКА КОМПЛЕКТОВ iRASC ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ГОСУДАРСТВАМ В РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ, ТРЕБУЕМОЙ ИКАО  
(02/08/2022)
- A41-WP/422  
EX/189  
DESARROLLO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL  
(08/08/2022) \*Информационные документы



A41-WP/423 EX/190	AVANCES EN CIBERSEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (02/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/480 EX/228	CONTINUOUS IMPLEMENTATION AND MONITORING OF SECURITY CULTURE ACTIVITIES (02/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/517 EX/249	EX/249DEVELOPMENT OF GENERAL AVIATION SECURITY CAPABILITIES THROUGH THE EU-WCO-COLIBRI PROJECT (12/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/518 EX/250	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (12/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/524 EX/252	BEST PRACTICES AND ACHIVEMENTS OF PROMOTING SECURITY CULTURE IN THE REPUBLIC OF KOREA (13/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/539 EX/255	UPDATE ON THE UNITED STATES FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION'S UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS SECURITY ACTIVITIES (13/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/613 EX/286	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 14 ПОВЕСТКИ ДНЯ (04/10/2022)

**Пункт 15. Программы проверок. Механизм непрерывного мониторинга**

---

A41-WP/7 EX/3	РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММ ПРОВЕРОК В РАМКАХ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА (МНМ) ИКАО (16/06/2022)
A41-WP/27 EX/15	ДОКЛАД ОБ ЭВОЛЮЦИИ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА (МНМ) В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (УППКБП) И АНАЛИЗ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ВНЕДРЕННОГО МЕХАНИЗМА (09/06/2022)
A41-WP/59 EX/28	ВЛИЯНИЕ ПРОЦЕССА ОБНОВЛЕНИЯ ВОПРОСОВ ПРОТОКОЛА (ВП) НА ПРОЦЕНТНЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ ЭФФЕКТИВНОЙ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОВЕРЯЕМЫХ ГОСУДАРСТВ (25/07/2022)
A41-WP/202 EX/90	УСТАНОВЛЕНИЕ ВРЕМЕННЫХ РАМОК ДЛЯ ПРОЦЕССА ПРИНЯТИЯ ИКАО ПЛАНА КОРРЕКТИРУЮЩИХ ДЕЙСТВИЙ (ПКД) (02/08/2022)
A41-WP/212 EX/98	ПОСТОЯННОЕ УСОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ-МНМ) (02/08/2022)
A41-WP/309 EX/131	ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЦЕЛОСТНОГО ТЕОРЕТИЧЕСКОГО И ПРАКТИЧЕСКОГО ПОДХОДА К ПОДГОТОВКЕ ПЕРСОНАЛА, УЧАСТВУЮЩЕГО В РАССЛЕДОВАНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ И ИНЦИДЕНТОВ (02/08/2022)

A41-WP/379 EX/173	МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА ПЛАНОВ КОРРЕКТИРУЮЩИХ ДЕЙСТВИЙ ГОСУДАРСТВ В ОНЛАЙНОВОЙ ПЛАТФОРМЕ МНМ УППКБП (02/08/2022)
A41-WP/386 EX/175	REVAMPING OF REGULATORY OVERSIGHT SYSTEM IN PAKISTAN (02/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/457 EX/211	ЭВОЛЮЦИЯ МЕХАНИЗМА НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК ОРГАНИЗАЦИИ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ (МНМ УППКБП) (02/08/2022)
A41-WP/488 EX/235	УКРЕПЛЕНИЕ ГРУПП ПРОВЕРЯЮЩИХ ПО ЛИНИИ УППАБ-МНМ ДЛЯ ОЦЕНКИ И ВЫПОЛНЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ 17 ПО КИБЕРБЕЗОПАСНОСТИ (02/08/2022)
A41-WP/558 EX/262	STATUS OF PROGRESS TO ADDRESS DEFICIENCIES IDENTIFIED BY ICAO DURING ITS SAFETY OVERSIGHT ACTIVITIES (12/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/598 EX/276	USOAP PROTOCOL QUESTIONS TO INCLUDE FLIGHT DISPATCH (14/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/612 EX/285	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 15 ПОВЕСТКИ ДНЯ (04/10/2022)

**Пункт 16. Охрана окружающей среды. Общие положения. Авиационный шум и качество местного воздуха.**

---

A41-WP/93 Revision No. 1 EX/45	ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА (31/08/2022)
A41-WP/95 EX/46	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА (22/08/2022)
A41-WP/163 EX/73	ASSESSMENT OF NOISE POLLUTION IN AIRCRAFT HANGARS (22/07/2022) *Информационные документы
A41-WP/168 EX/75	ПОВЫШЕНИЕ ПРОЗРАЧНОСТИ ПРОЦЕССА УСТАНОВЛЕНИЯ СТАНДАРТОВ САЕР ДЛЯ "ПАРАЛЛЕЛЬНОГО УЖЕСТОЧЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ" (01/08/2022)
A41-WP/209 EX/95	ДОСТИЖЕНИЯ И ПРОГРЕСС ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ШУМА И КАЧЕСТВА МЕСТНОГО ВОЗДУХА (02/08/2022)
A41-WP/601 EX/278	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 16 ПОВЕСТКИ ДНЯ (28/09/2022)

**Пункт 17. Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата**

---

A41-WP/167 Revision No. 1 EX/74	ТЕХНОЛОГИИ СНИЖЕНИЯ УГЛЕРОДНЫХ ЭМИССИЙ — НОРМАТИВНАЯ БАЗА ДЛЯ СОДЕЙСТВИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ ПРОГРЕССУ В СФЕРЕ САМОЛЕТОВ И ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ В ЦЕЛЯХ СОКРАЩЕНИЯ УГЛЕРОДНОГО СЛЕДА (29/08/2022)
A41-WP/169 EX/76	ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ СЦЕНАРИЕВ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO <sub>2</sub> ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИХ ВЗАИМОСВЯЗЬ С CORSIA (01/08/2022)
A41-WP/172 EX/77	РАСШИРЕНИЕ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ПОЖАРОТУШЕНИЯ КАК НАИБОЛЕЕ ЭФФЕКТИВНЫЙ ЭЛЕМЕНТ РЕАЛЬНОГО СНИЖЕНИЯ ГЛОБАЛЬНЫХ ВЫБРОСОВ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ И ДОСТИЖЕНИЯ УГЛЕРОДНОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ К СЕРЕДИНЕ СТОЛЕТИЯ (01/08/2022)
A41-WP/173 EX/78	ВНЕДРЕНИЕ CORSIA И ПРИЗНАНИЕ ВИДОВ ТОПЛИВА, ОТВЕЧАЮЩЕГО ЕЕ УСЛОВИЯМ (02/08/2022)
A41-WP/206 EX/94	СОДЕЙСТВИЕ СОЗДАНИЮ КОМПЛЕКСНОЙ СИСТЕМЫ РЕГУЛИРОВАНИЯ ДЛЯ РАЗРАБОТКИ УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМОГО АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (02/08/2022)
A41-WP/210 EX/96	УСИЛИЯ АЭРОПОРТОВ ПО ДЕКАРБОНИЗАЦИИ, НЕОБХОДИМАЯ ПОДДЕРЖКА И СОВМЕСТНЫЙ ПОДХОД С ПРАВИТЕЛЬСТВАМИ И ЗАИНТЕРЕСОВАННЫМИ СТОРОНАМИ (02/08/2022)
A41-WP/280 EX/120	REDUCTION OF CO <sub>2</sub> EMISSIONS THROUGH THE IMPLEMENTATION OF OPERATIONAL MEASURES (05/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/351 EX/152	CLIMATE ACTION FROM ANSPs IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION (18/07/2022) *Информационные документы
A41-WP/362 EX/160	AVIATION DECARBONIZATION PATHWAYS PLACED IN THE CONTEXT OF PARIS AGREEMENT TEMPERATURE TARGETS (30/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/368 EX/166	ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (26/08/2022)
A41-WP/369 EX/167	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (27/08/2022)
A41-WP/413 EX/184	МНЕНИЯ ИКСА О ДОЛГОСРОЧНОЙ ЦЕЛИ ПО СОКРАЩЕНИЮ ВЫБРОСОВ CO <sub>2</sub> В МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (30/08/2022)
A41-WP/415 EX/186	УСПЕШНОЕ УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ НУЖДАЕТСЯ В СПРАВЕДЛИВОМ ПЕРЕХОДЕ К БЕЗУГЛЕРОДНОМУ БУДУЩЕМУ

	(31/08/2022)
A41-WP/428 EX/194	СОГЛАШЕНИЕ О ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ИКАО ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ СО <sub>2</sub> МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (31/08/2022)
A41-WP/431 EX/197	ИНИЦИАТИВЫ ПО ДЕКАРБОНИЗАЦИИ АЭРОПОРТОВ (31/08/2022)
A41-WP/432 EX/198	НЕОБХОДИМОСТЬ СОГЛАШЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ АМБИЦИОЗНОЙ CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/434 EX/200	СООБРАЖЕНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ (31/08/2022)
A41-WP/435 EX/201	ФИНАНСИРОВАНИЕ ДОСТИЖЕНИЯ АМБИЦИОЗНОЙ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАЕМОЙ ЦЕЛИ И ПОДДЕРЖКА НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА (31/08/2022)
A41-WP/436 EX/202	ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ УСТОЙЧИВОЙ АВИАЦИИ, ВКЛЮЧАЯ ДОЛГОСРОЧНУЮ ЖЕЛАТЕЛЬНУЮ ЦЕЛЬ ПО СНИЖЕНИЮ ВЫБРОСОВ СО <sub>2</sub> ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (31/08/2022)
A41-WP/438 EX/204	МНЕНИЯ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ АКГА ОТНОСИТЕЛЬНО ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ИКАО (LTAG) (31/08/2022)
A41-WP/439 EX/205	CLIMATE ACTION FROM MANUFACTURING INDUSTRY IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION (30/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/440 EX/206	CONTRIBUTION OF THE BUSINESS AVIATION SECTOR TO ENVIRONMENTAL PROTECTION AND IN ADDRESSING THE IMPACT OF CLIMATE CHANGE (30/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/466 Revision No. 1 EX/214	МНЕНИЯ ОТРАСЛИ ОТНОСИТЕЛЬНО ДОСТИЖЕНИЯ ДОЛГОСРОЧНОЙ КЛИМАТИЧЕСКОЙ ЦЕЛИ ДЛЯ АВИАЦИИ (16/09/2022)
A41-WP/469 EX/217	ПОЗИЦИИ И РЕКОМЕНДАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ЦЕЛЕЙ И МЕР ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ СО <sub>2</sub> МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (31/08/2022)
A41-WP/470 EX/218	ПЕРСПЕКТИВЫ СОЗДАНИЯ МЕХАНИЗМОВ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ, УЧИТЫВАЮЩИХ ПОТРЕБНОСТИ РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН (31/08/2022)
A41-WP/471 EX/219	КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ДОСТИЖЕНИЮ КОЛЛЕКТИВНОЙ LTAG (31/08/2022)
A41-WP/472 EX/220	ПОВЫШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКОЙ УСТОЙЧИВОСТИ: ВАЖНОСТЬ УСТОЙЧИВОГО АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (30/08/2022)

- A41-WP/473  
EX/221 УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫЕ ВИДЫ АВИАЦИОННОГО ТОПЛИВА (SAF). ФИНАНСИРОВАНИЕ И ПЕРЕДАЧА ТЕХНОЛОГИЙ РАЗВИВАЮЩИМСЯ СТРАНАМ  
(31/08/2022)
- A41-WP/474  
EX/222 НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА И СОЗДАНИЕ МЕХАНИЗМОВ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ МЕР LTAG  
(31/08/2022)
- A41-WP/475  
EX/223 CLIMATE ACTION FROM AIRLINES IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION  
(31/08/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/476  
EX/224 ICAO'S ROLE IN SUPPORTING THE ENERGY TRANSITION TO SUSTAINABLE AVIATION FUELS  
(02/09/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/477  
EX/225 THE COST OF ACHIEVING NET-ZERO CARBON IN AVIATION  
(02/09/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/486  
EX/233 ИЗМЕРЕНИЕ ЭМИССИИ CO<sub>2</sub> НАЗЕМНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ПОЕЗДОК В АЭРОПОРТ (GAV)  
(31/08/2022)
- A41-WP/489  
EX/236 ВНУТРЕННИЕ И МЕЖДУНАРОДНЫЕ ФУНКЦИИ ДОРОЖНЫХ КАРТ ДЛЯ СОДЕЙСТВИЯ ДЕКАРБОНИЗАЦИИ АВИАЦИИ  
(31/08/2022)
- A41-WP/490  
EX/237 WFP OPERATIONAL MEASURES FOR ENVIRONMENTAL PROTECTION IN AVIATION ACTIVITIES  
(08/09/2022) \*Information Paper
- A41-WP/495  
Revision No.1  
EX/239 МНЕНИЯ ЧЛЕНОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОАЛИЦИИ ПО ПРЕОДОЛЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ ОТНОСИТЕЛЬНО LTAG И CORSIA  
(27/09/2022)
- A41-WP/502  
EX/241 HOW AIRPORTS CAN SUPPORT THE DECARBONIZATION OF THE AVIATION ECOSYSTEM – A HOLISTIC APPROACH  
(08/09/2022) \*Information Paper
- A41-WP/503  
EX/242 NEW CERTIFICATION PROCEDURES FOR SUSTAINABLE AVIATION FUELS  
(13/09/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/504  
EX/243 A POLICY VISION FOR PROMOTING THE SCALE-UP OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAFs)  
(09/09/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/509  
EX/244 ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY  
(12/09/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/510  
EX/245 ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY - LOW EMISSION TECHNOLOGIES  
(12/09/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/514  
EX/246 HYDROGEN, A KEY SOLUTION TO DECARBONIZE AVIATION  
(12/09/2022) \*Информационные документы

A41-WP/515 EX/247	EUROPEAN AVIATION ENVIRONMENTAL REPORT 2022 (12/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/516 EX/248	EUROPEAN POLICY ACTIONS TO PROMOTE SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF) (12/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/545 EX/259	MEANS OF IMPLEMENTATION OF A LONG-TERM ASPIRATIONAL GOAL FOR AIR TRANSPORT (13/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/568 EX/266	МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ НЕОБХОДИМО СОГЛАСОВАТЬ АМБИЦИОЗНЫЕ МЕРЫ ПО БОРЬБЕ С ИЗМЕНЕНИЕМ КЛИМАТА И ВЗЯТЬ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО СПРАВЕДЛИВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ (31/08/2022)
A41-WP/581 EX/270	APPROACH TO MITIGATE CO2 EMISSIONS FROM AVIATION (12/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/594 EX/274	A MORE CO-ORDINATED APPROACH TO SHARING INFORMATION RELATED TO SUSTAINABLE AVIATION FUELS DEVELOPMENT AND DEPLOYMENT (12/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/602 Revision No.1 EX/279	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ (06/10/2022)

**Пункт 18. Охрана окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)**

---

A41-WP/169 EX/76	ВОПРОСЫ РЕАЛИЗАЦИИ СЦЕНАРИЕВ ДОЛГОСРОЧНОЙ ЖЕЛАТЕЛЬНОЙ ЦЕЛИ ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO2 ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИХ ВЗАИМОСВЯЗЬ С CORSIA (01/08/2022)
A41-WP/174 EX/79	ПРОГРЕСС В ОБЛАСТИ ЗАЩИТЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ ОТ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ АВИАЦИИ В КООПЕРАТИВНОЙ РЕСПУБЛИКЕ ГАЙАНЫ (02/08/2022)
A41-WP/181 EX/82	ВКЛАД ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКИ ВО ВНЕДРЕНИЕ СИСТЕМЫ КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) (02/08/2022)
A41-WP/211 EX/97	كورسيا خطة) الدولي الطيران مجال في وخفضه الكربون عن التعويض خطة تطبيق في عمان سلطنة تجرية (02/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/370 EX/168	СИСТЕМА КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) (27/08/2022)
A41-WP/371 EX/169	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. СИСТЕМА КОМПЕНСАЦИИ И СОКРАЩЕНИЯ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (CORSIA) (27/08/2022)

A41-WP/427 EX/193	СООБРАЖЕНИЯ АВТОРОВ ПО ОБЗОРУ CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/432 EX/198	НЕОБХОДИМОСТЬ СОГЛАШЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ АМБИЦИОЗНОЙ CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/433 EX/199	ПЕРЕСМОТР ПРИНЦИПОВ ПЕРИОДИЧЕСКОГО ОБЗОРА CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/437 EX/203	СООБРАЖЕНИЯ В СВЯЗИ С АНАЛИЗОМ CORSIA В 2022 ГОДУ (31/08/2022)
A41-WP/465 EX/213	МНЕНИЯ СТРАН – ЧЛЕНОВ АКГА ПО ПОВОДУ ВНЕДРЕНИЯ CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/468 EX/216	ПРЕДЛОЖЕНИЯ О РЕАЛИЗАЦИИ CORSIA ПОСРЕДСТВОМ ВКЛАДОВ, ОПРЕДЕЛЯЕМЫХ НА НАЦИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ, И РАЗРАБОТКА МЕТОДИК ПЕРИОДИЧЕСКОГО ОБЗОРА CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/469 EX/217	ПОЗИЦИИ И РЕКОМЕНДАЦИИ В ОТНОШЕНИИ ЦЕЛЕЙ И МЕР ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO2 МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (31/08/2022)
A41-WP/485 EX/232	СОДЕЙСТВИЕ СОЗДАНИЮ ОРГАНОВ ПО ВЕРИФИКАЦИИ В РАМКАХ CORSIA В РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАНАХ (31/08/2022)
A41-WP/487 EX/234	НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА ДЛЯ ПРОЕКТОВ ПО КОМПЕНСАЦИИ ВЫБРОСОВ УГЛЕРОДА В МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (31/08/2022)
A41-WP/495 Revision No.1 EX/239	МНЕНИЯ ЧЛЕНОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ КОАЛИЦИИ ПО ПРЕОДОЛЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ ОТНОСИТЕЛЬНО LTAG И CORSIA (27/09/2022)
A41-WP/568 EX/266	МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ НЕОБХОДИМО СОГЛАСОВАТЬ АМБИЦИОЗНЫЕ МЕРЫ ПО БОРЬБЕ С ИЗМЕНЕНИЕМ КЛИМАТА И ВЗЯТЬ НА СЕБЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА ПО СПРАВЕДЛИВОЙ ТРАНСФОРМАЦИИ (31/08/2022)
A41-WP/581 EX/270	APPROACH TO MITIGATE CO2 EMISSIONS FROM AVIATION (12/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/603 Revision No.1 EX/280	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 18 ПОВЕСТКИ ДНЯ (01/10/2022)

#### **Пункт 19. Многоязычие в ИКАО**

---

A41-WP/44 EX/22	МНОГОЯЗЫЧИЕ В ИКАО. (06/07/2022)
A41-WP/117 EX/53	СОДЕЙСТВИЕ РАТИФИКАЦИИ ПРОТОКОЛА К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ НА ШЕСТИ РАБОЧИХ ЯЗЫКАХ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ МНОГОЯЗЫЧИЯ (01/08/2022)

A41-WP/343 Revision No. 1 EX/145	МНОГОЯЗЫЧИЕ – ОДИН ИЗ ОСНОВОПОЛАГАЮЩИХ ПРИНЦИПОВ ДЛЯ ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ ИКАО КАК СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ООН (01/09/2022)
A41-WP/365 EX/163	ПЕРЕВОД ГЛОБАЛЬНОГО АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ПЛАНА (02/08/2022)
A41-WP/426 EX/192	МНОГОЯЗЫЧИЕ: ИНИЦИАТИВА ИКАО, НАПРАВЛЕННАЯ НА УКРЕПЛЕНИЕ ОРГАНИЗАЦИОННОЙ КУЛЬТУРЫ И ОБЕСПЕЧЕНИЕ РАВЕНСТВА ВОЗМОЖНОСТЕЙ (02/08/2022)
A41-WP/639 EX/293	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 19 ПОВЕСТКИ ДНЯ (04/10/2022)

**Пункт 20. Повышение эффективности и действенности ИКАО**

---

A41-WP/43 Revision No. 1 EX/21	ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ И ДЕЙСТВЕННОСТИ ИКАО (02/08/2022)
A41-WP/332 EX/142	СООБРАЖЕНИЯ В ПОДДЕРЖКУ ЭЛЕКТРОННОГО РАСПРОСТРАНЕНИЯ ПИСЕМ ИКАО ГОСУДАРСТВАМ (02/08/2022)
A41-WP/389 EX/178	МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРОЕКТИРОВАНИЯ, СЕРТИФИКАЦИИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ГИДРОАЭРОДРОМОВ (27/07/2022)
A41-WP/543 EX/257	WATER AERODROMES REGULATORY FRAMEWORK (12/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/604 EX/281	RESILIENCE AND EFFICIENCY THROUGH LEADERSHIP AND COOPERATION (28/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/609 EX/283	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 20 ПОВЕСТКИ ДНЯ (04/10/2022)

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

---

A41-WP/55 EX/26	ПОВЕСТКА ДНЯ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА. ЦЕЛИ В ОБЛАСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ (ЦУР) (18/07/2022)
A41-WP/71 EX/35	ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ ПОВТОРНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ПЕРЕРАБОТКИ БЫТОВЫХ ОТХОДОВ (25/07/2022) *Информационные документы
A41-WP/149 EX/64	ПОТРЕБНОСТЬ В НАЛИЧИИ ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА ПО НАЦИОНАЛЬНОЙ ПОЛИТИКЕ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ (NAP) ИЛИ ГЕНЕРАЛЬНОМУ ПЛАНУ РАЗВИТИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (SAMP) (02/08/2022)



A41-WP/150 EX/65	УГЛУБЛЕНИЕ ПРАГМАТИЧЕСКОГО АСПЕКТА СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ ГЛОБАЛЬНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И УСКОРЕНИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПОВЕСТКИ ДНЯ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА В ОБЛАСТИ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ (02/08/2022)
A41-WP/178 EX/81	AVIATION'S CONTRIBUTION TOWARDS THE UNITED NATIONS 2030 AGENDA FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (04/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/484 EX/231	THE INDEX FRAMEWORK SYSTEM FOR CIVIL AVIATION HIGH-QUALITY DEVELOPMENT AND ITS APPLICATION (30/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/540 EX/256	SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOAL 8 – RECOGNISING THE ROLE AND OPPORTUNITIES FOR COLLABORATION WITH THE INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (13/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/562 EX/263	INDONESIA'S CONTRIBUTION TO THE UNITED NATIONS SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (06/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/617 EX/289	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 21 ПОВЕСТКИ ДНЯ (04/10/2022)

#### **Пункт 22. Мобилизация ресурсов и добровольные фонды**

---

A41-WP/47 EX/23	ДОКЛАД О МОБИЛИЗАЦИИ РЕСУРСОВ И ДОБРОВОЛЬНЫХ ВЗНОСАХ (30/05/2022)
A41-WP/549 Revision No.1 EX/261	РОЛЬ ИНСТИТУТА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (САТ) ПАКИСТАНА В ПРЕДОСТАВЛЕНИИ КАЧЕСТВЕННЫХ УСЛУГ ПО ПОДГОТОВКЕ ПЕРСОНАЛА ДЛЯ ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ИКАО (23/09/2022)
A41-WP/615 EX/288	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 22 ПОВЕСТКИ ДНЯ (04/10/2022)

#### **Пункт 23. Инновации в сфере авиации**

---

A41-WP/42 EX/20	ДОКЛАД ОБ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ А40-27 "ИННОВАЦИИ В СФЕРЕ АВИАЦИИ" (11/07/2022)
A41-WP/110 Revision No. 1 EX/50	ПРАВОВЫЕ И ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВНЕДРЕНИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДСКИХ РАЙОНАХ (17/08/2022)
A41-WP/111 EX/51	ПОЭТАПНЫЙ ПОДХОД К ВЫПОЛНЕНИЮ SARPS (02/08/2022)
A41-WP/112 Revision No. 1 EX/52	РАЗРАБОТКА ПОЛИТИК И ПРОЦЕССЫ ВНЕДРЕНИЯ ИННОВАЦИЙ (15/08/2022)

A41-WP/200 EX/88	ОБЗОР ПРОЦЕССОВ ИКАО, ПРИЗВАННЫХ ПОМОЧЬ РЕАГИРОВАНИЮ НА НОВЫЕ И ВОЗНИКАЮЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИИ (02/08/2022)
A41-WP/325 EX/138	ОПТИМИЗАЦИЯ РАЗРАБОТКИ СТАНДАРТОВ ИКАО И СВЯЗАННЫХ С НИМИ ПРОЦЕДУР В ЦЕЛЯХ ЭФФЕКТИВНОГО ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ (02/08/2022)
A41-WP/356 EX/155	ДОРОЖНАЯ КАРТА ОТРАСЛИ ДЛЯ БУДУЩЕГО НЕБА (02/08/2022)
A41-WP/360 EX/158	INDUSTRY CONSENSUS ON A FUTURE SKY VISION (02/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/481 EX/229	ENHANCING INNOVATION IN AVIATION (02/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/483 EX/230	ROADMAP FOR BUILDING SMART CIVIL AVIATION (30/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/498 EX/240	FULLY DEEPENING A MECHANISM FOR THE ORGANIZATION AND EVALUATION OF REFORM IN CIVIL AVIATION (30/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/605 EX/282	DIGITALIZATION, ARTIFICIAL INTELLIGENCE (AI) IN AVIATION AND THE HUMAN FACTOR (28/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/614 EX/287	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 23 ПОВЕСТКИ ДНЯ (04/10/2022)

**Пункт 24. Программа технической помощи**

---

A41-WP/24 EX/12	ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ИКАО И ПОДДЕРЖКА ВНЕДРЕНИЯ (30/06/2022)
A41-WP/40 EX/19	ДОКЛАД ПО ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕМУ РЕГИОНАЛЬНОМУ ПЛАНУ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И УПРОЩЕНИЮ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ В АФРИКЕ (ПЛАН AFI SECFAI) (30/05/2022)
A41-WP/60 EX/29	ВНЕСЕНИЕ ТИПОВЫХ ПРАВИЛ И ПРАВИЛ, СОГЛАСОВАННЫХ НА РЕГИОНАЛЬНОМ УРОВНЕ, В БАЗУ ДОКУМЕНТОВ ИКАО (02/08/2022)
A41-WP/61 EX/30	УЛУЧШЕНИЕ СИТУАЦИИ С ВОЗДУШНЫМ ТРАНСПОРТОМ В РСНВМ (25/07/2022)
A41-WP/103 EX/49	ДОКЛАД О ВСЕОБЪЕМЛЮЩЕМ РЕГИОНАЛЬНОМ ПЛАНЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОЕКТОВ ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В АФРИКЕ (ПЛАН AFI) (03/08/2022)
A41-WP/240 EX/107	АРГУМЕНТЫ В ПОЛЬЗУ ДАЛЬНЕЙШЕГО СТРАТЕГИЧЕСКОГО РАЗВИТИЯ МЕХАНИЗМА КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ БАС ДЛЯ НЕБОЛЬШИХ И РАЗВИВАЮЩИХСЯ ГОСУДАРСТВ (02/08/2022)

- A41-WP/261  
Revision No. 1  
EX/112
- ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО ТИХООКЕАНСКОМУ РЕГИОНУ – ТИХООКЕАНСКИЕ МАЛЫЕ ОСТРОВНЫЕ РАЗВИВАЮЩИЕСЯ ГОСУДАРСТВА (ТМОРАГ)  
(18/08/2022)
- A41-WP/265  
EX/115
- ЗНАЧЕНИЕ ПЛАНА AFI И ПЕРЕСМОТРЕННЫХ АБУДЖСКИХ ЦЕЛЕВЫХ УРОВНЕЙ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ В КОНТЕКСТЕ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПРОГРАММ И ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НА АФРИКАНСКОМ КОНТИНЕНТЕ  
(03/08/2022)
- A41-WP/270  
EX/117
- ОКАЗАНИЕ ПОДДЕРЖКИ И ПОМОЩИ МАЛЫМ ОСТРОВНЫМ РАЗВИВАЮЩИМСЯ ГОСУДАРСТВАМ ТИХОГО ОКЕАНА (PSIDS) В СОБЛЮДЕНИИ КОНТРОЛЬНЫХ СРОКОВ ВНЕДРЕНИЯ КРИТИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТОВ (CE) ГЛОБАЛЬНОГО ПЛАНА ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ГПАБ) И ТРЕБОВАНИЙ К МЕХАНИЗМУ НЕПРЕРЫВНОГО МОНИТОРИНГА (МНМ) В РАМКАХ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ), В ЧАСТНОСТИ К ЕГО ПОДГОТОВКЕ  
(02/08/2022)
- A41-WP/283  
EX/123
- AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS  
(27/07/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/290  
EX/125
- ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ ДЛЯ АЭРОПОРТОВ АФРИКИ. СОТРУДНИЧЕСТВО С МЕЖДУНАРОДНЫМИ ПАРТНЕРАМИ  
(02/08/2022)
- A41-WP/300  
EX/128
- UPDATE ON THE AVIATION INFRASTRUCTURE GAP ANALYSIS IN THE AFI REGION AND SEAMLESS AIRSPACE ARCHITECTURE FOR THE AFI REGION  
(08/08/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/301  
Revision No. 1  
EX/129
- ОБНОВЛЕННАЯ ИНФОРМАЦИЯ ПО РЕГИОНУ: РЕЗУЛЬТАТЫ ПЕРВОГО РЕГИОНАЛЬНОГО СОВЕЩАНИЯ МИНИСТРОВ АВИАЦИИ  
(18/08/2022)
- A41-WP/310  
EX/132
- СОГЛАСОВАНИЕ ЛАТИНОАМЕРИКАНСКИХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ (LAR)  
(01/08/2022)
- A41-WP/587  
EX/272
- EXPERIENCIA CON EL PAQUETE DE IMPLEMENTACIÓN (iPACK) TITULADO “COVID 19 AVIATION SECURITY QUALITY CONTROL OVERSIGHT”  
(13/09/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/628  
EX/292
- ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 24 ПОВЕСТКИ ДНЯ  
(06/10/2022)

**Пункт 25. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность**

---

- A41-WP/28  
EX/16
- ПРОГРАММА ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА ИКАО. ПОЛИТИКА И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ  
(01/06/2022)
- A41-WP/643  
EX/296
- ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 25 ПОВЕСТКИ ДНЯ  
(05/10/2022)

**Пункт 26. Деятельность ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивания потенциала**

---

A41-WP/29 EX/17	ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ИКАО ПО ПОДГОТОВКЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И НАРАЩИВАНИЮ ПОТЕНЦИАЛА (29/06/2022)
A41-WP/62 EX/31	КУРС "TRAINAIR PLUS" ПО ПОЛИТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (19/07/2022)
A41-WP/135 EX/55	ПРОГРАММА ИКАО И СИНГАПУРА В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЖИЗНЕСПОСОБНОСТИ АВИАЦИИ ДЛЯ ГЕНЕРАЛЬНЫХ ДИРЕКТОРОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (02/08/2022)
A41-WP/140 EX/57	ПОВЫШЕНИЕ КОМПЕТЕНЦИЙ И КВАЛИФИКАЦИИ АВИАЦИОННОГО МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО ПЕРСОНАЛА (02/08/2022)
A41-WP/344 EX/146	ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (02/08/2022)
A41-WP/350 EX/151	IMPACTO DESARROLLO DE COMPETENCIAS DE LIDERAZGO DEL PERSONAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL SNA/AGA (05/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/352 EX/153	SARACITACIÓN EN GESTIÓN COLABORATIVA DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM/CDM) (02/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/354 EX/154	ПРИВЛЕЧЕНИЕ И РАЗВИТИЕ РАБОЧЕЙ СИЛЫ В АВИАЦИОННОЙ ЭКОСИСТЕМЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОЛГОСРОЧНОЙ УСТОЙЧИВОСТИ И ЖИЗНЕСПОСОБНОСТИ ОТРАСЛИ (02/08/2022)
A41-WP/361 EX/159	ВОССТАНОВЛЕНИЕ И УВЕЛИЧЕНИЕ ЧИСЛЕННОСТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ПЕРСОНАЛА В XXI ВЕКЕ (02/08/2022)
A41-WP/367 EX/165	ИНИЦИАТИВЫ ПО НАРАЩИВАНИЮ ПОТЕНЦИАЛА В АФРИКЕ (08/08/2022)
A41-WP/375 EX/171	НАРАЩИВАНИЕ ПОТЕНЦИАЛА В ЛАТИНОАМЕРИКАНСКИХ ГОСУДАРСТВАХ ПРИ СОДЕЙСТВИИ ЛАКГА (26/07/2022)
A41-WP/376 EX/172	РЕГИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД, ИСПОЛЬЗУЕМЫЙ ГОСУДАРСТВАМИ-ЧЛЕНАМИ ЗАПАДНОАФРИКАНСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ВАЛЮТНОГО СОЮЗА (ЗАЭВС) ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ РЕЗОЛЮЦИИ A40-25 И ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ ПО ПОДГОТОВКЕ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ И НАРАЩИВАНИЮ ПОТЕНЦИАЛА (03/08/2022)

A41-WP/385 EX/174	АНАЛИТИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ПОДГОТОВКИ КАК ЧАСТЬ СТРУКТУРЫ ОРГАНИЗАЦИЙ ПО ПОДГОТОВКЕ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ (АТО) (02/08/2022)
A41-WP/392 EX/180	КОМПЕТЕНЦИИ, НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ИЗМЕНЕНИЯМИ В НЕБЛАГОПРИЯТНОЙ АВИАЦИОННОЙ СИТУАЦИИ (02/08/2022)
A41-WP/393 EX/181	ДОПОЛНЕННАЯ РЕАЛЬНОСТЬ КАК СТРАТЕГИЯ РАЗВИТИЯ СТАНДАРТИЗИРОВАННОЙ ПОДГОТОВКИ В СФЕРЕ НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА NGAP (02/08/2022)
A41-WP/414 EX/185	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ОБ ИСПОЛЬЗОВАНИИ УСТРОЙСТВ ВИРТУАЛЬНОЙ РЕАЛЬНОСТИ ДЛЯ ОБУЧЕНИЯ И ПОДГОТОВКИ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ (02/08/2022)
A41-WP/425 EX/191	МЕТОДИКА АНАЛИЗА ПОТРЕБНОСТЕЙ В ПОДГОТОВКЕ (02/08/2022)
A41-WP/441 EX/207	ВКЛАД КОЕСНА/ССАЕ В ПОДГОТОВКУ ПЕРСОНАЛА ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ВО ВРЕМЯ ПАНДЕМИИ COVID-19 (02/08/2022)
A41-WP/478 EX/226	TRAINING MODEL AND EFFECT OF HIGH-LEVEL WORKSHOP FOR CHINA'S CIVIL AVIATION DEVELOPMENT POLICY (30/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/479 EX/227	A SUMMARY OF REFORM OF CIVIL AVIATION INSPECTOR TRAINING IN CHINA (30/08/2022) *Информационные документы
A41-WP/577 EX/268	AVIATION CAPACITY BUILDING DURING COVID-19 PANDEMIC (06/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/578 EX/269	COOPERATION TO STRENGTHEN PROFESSIONAL TRAINING FOR AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT PERSONNEL (13/09/2022) *Информационные документы
A41-WP/644 EX/297	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 26 ПОВЕСТКИ ДНЯ (05/10/2022)

**Пункт 27. Меры по обеспечению гендерного равенства в ИКАО и мировом авиационном секторе к 2030 году**

---

A41-WP/48 Revision No. 1 EX/24	МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ГЕНДЕРНОГО РАВЕНСТВА В ИКАО И МИРОВОМ АВИАЦИОННОМ СЕКТОРЕ К 2030 ГОДУ (27/09/2022)
A41-WP/67 EX/34	ПОДДЕРЖКА ОТРАСЛЕВЫХ ИНИЦИАТИВ, НАПРАВЛЕННЫХ НА ДОСТИЖЕНИЕ АМБИЦИОЗНОЙ ЦЕЛИ ИКАО ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ГЕНДЕРНОГО РАВЕНСТВА К 2030 ГОДУ (25/07/2022)

A41-WP/219 EX/100	СОДЕЙСТВИЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ ПО ГЕНДЕРНОМУ РАВЕНСТВУ ИКАО В СООТВЕТСТВИИ С ИНИЦИАТИВОЙ "СЛЕДУЮЩЕЕ ПОКОЛЕНИЕ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ (NGAP)" (02/08/2022)
A41-WP/220 EX/101	РАВНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ ДЛЯ ЖЕНЩИН В МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (02/08/2022)
A41-WP/263 EX/113	УСИЛИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ГЕНДЕРНОГО РАВЕНСТВА В АВИАЦИОННОЙ ОТРАСЛИ ИНДИИ (02/08/2022)
A41-WP/264 EX/114	МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ГЕНДЕРНОГО РАВЕНСТВА И РАСШИРЕНИЮ ПРАВ И ВОЗМОЖНОСТЕЙ ЖЕНЩИН В РЕГИОНЕ AFI (02/08/2022)
A41-WP/563 EX/264	РОЛЬ ЖЕНЩИН В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (02/08/2022)
A41-WP/564 EX/265	ГЕНДЕРНОЕ РАВЕНСТВО В ГЛОБАЛЬНОЙ АВИАЦИИ (02/08/2022)
A41-WP/611 EX/284	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 27 ПОВЕСТКИ ДНЯ (04/10/2022)

**Пункт 28. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом**

---

A41-WP/78 EX/40	НЕОБЪЯВЛЕННЫЕ ПУСКИ РАКЕТ (11/08/2022)
A41-WP/155 EX/69	ОСОБЕННОСТИ ОЦЕНКИ РИСКОВ И УГРОЗ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРИ ПОЛЕТАХ НАД ЗОНАМИ ВООРУЖЕННЫХ КОНФЛИКТОВ ИЛИ ВБЛИЗИ НИХ, А ТАКЖЕ В КОНТЕКСТЕ ОБЪЯВЛЕННОГО В ГОСУДАРСТВЕ ВОЕННОГО ПОЛОЖЕНИЯ (03/08/2022)
A41-WP/191 EX/86	ПРОБЛЕМЫ И ТРУДНОСТИ КОРЕЙСКОЙ НАРОДНО-ДЕМОКРАТИЧЕСКОЙ РЕСПУБЛИКИ ПРИ ВНЕДРЕНИИ SARPS ИКАО (01/08/2022)
A41-WP/225 EX/103	ВНЕДРЕНИЕ ТЕХНОЛОГИИ ДЛЯ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДОКУМЕНТОВ О ПОЛНОМОЧИЯХ НА АССАМБЛЕЕ (02/08/2022)
A41-WP/232 EX/105	ОДОБРЕНИЕ ГЛОБАЛЬНЫХ, РЕГИОНАЛЬНЫХ И ОТРАСЛЕВЫХ ИНИЦИАТИВ, НАПРАВЛЕННЫХ НА УМЕНЬШЕНИЕ РИСКОВ ДЛЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ В ЗОНАХ КОНФЛИКТОВ (02/08/2022)
A41-WP/284 EX/124	САНКЦИИ – ГЛОБАЛЬНЫЙ ВЫЗОВ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ, ПРОТИВОРЕЧАЩИЙ ПОЛОЖЕНИЯМ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (29/07/2022)

- A41-WP/295  
EX/127 ОТКАЗ ГОСУДАРСТВА РАЗРАБОТЧИКА ОТ ВЫПОЛНЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО  
ПО ПОДДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОЙ ГОДНОСТИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ,  
ПРОТИВОРЕЧАЩИЙ ПОЛОЖЕНИЯМ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
(29/07/2022)
- A41-WP/429  
EX/195 НАРУШЕНИЯ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
РЕСПУБЛИКОЙ БЕЛАРУСЬ  
(31/08/2022)
- A41-WP/430  
EX/196 НАРУШЕНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНА-  
РОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
(01/09/2022)
- A41-WP/442  
EX/208 ОСНОВНЫЕ ПРАВА ПАССАЖИРОВ В МЕЖДУНАРОДНЫХ АЭРОПОРТАХ  
(02/09/2022) \*Информационные документы
- A41-WP/455  
Revision No. 1  
EX/209 ИНФОРМАЦИЯ О НАРУШЕНИИ ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ ГРУППОЙ  
ГОСУДАРСТВ – ЧЛЕНОВ ИКАО  
(08/09/2022)
- A41-WP/456  
EX/210 НЕСОВМЕСТИМОСТЬ ОДНОСТОРОННИХ ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫХ МЕР,  
ЗАТРАГИВАЮЩИХ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ  
АВИАЦИИ, С ПОЛОЖЕНИЯМИ КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ  
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ  
(01/08/2022)
- A41-WP/662  
EX/298 ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 28 ПОВЕСТКИ ДНЯ  
(06/10/2022)

— КОНЕЦ —







ISBN 978-92-9275-072-5



9 789292 750725