



**ДОПОЛНЕНИЕ
К ГОДОВОМУ ДОКЛАДУ СОВЕТА
АССАМБЛЕЕ ЗА 2021 ГОД**

Содержание

Поддержка со стороны ИКАО в восстановлении авиации после пандемии COVID-19	1
Результаты деятельности Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА).....	1
Действия ИКАО по поддержке внедрения.....	1
Возникающие и междисциплинарные авиационные вопросы.....	2
Общественное здравоохранение и соответствующие меры в сфере упрощения формальностей....	2
Планирование мер реагирования на кризисные ситуации и обеспечение готовности к ним.....	2
Расширение использования беспилотных авиационных систем (БАС)	3
Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) ...	3
Осуществимость долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO ₂ международной авиации.....	4
Кибербезопасность и механизм доверия	4
Инновации	5
Прогресс в реализации стратегических целей и глобальных планов ИКАО	6
Безопасность полетов	6
Глобальный план обеспечения безопасности полетов	6
Здравоохранение и авиационная медицина.....	6
Расследование авиационных происшествий.....	6
Региональные организации по безопасности полетов и расследованию авиационных происшествий.....	6
Аэронавигационный потенциал и эффективность.....	7
Глобальный аэронавигационный план.....	7
Кампания NOTAM	7
Авиационная безопасность и упрощение формальностей	7
Выполнение резолюций Совета безопасности Организации Объединенных Наций	7
Глобальный план обеспечения авиационной безопасности, политика в области авиационной безопасности и соответствующий инструктивный материал	8
Политика в области упрощения формальностей при воздушных перевозках и соответствующий инструктивный материал	8
Стратегия в области программы идентификации пассажиров (TRIP).....	9
Директория открытых ключей (ДОК) ИКАО	10
COVID-19 и упрощение формальностей	10
Экономическое развитие воздушного транспорта	11

Политика и регулирование	11
Аэропорты и аэронавигационное обслуживание	11
Авиационные данные и экономический анализ.....	12
Соглашения о совместном финансировании.....	13
Сотрудничество с другими международными организациями.....	13
Охрана окружающей среды.....	13
COVID-19 и охрана окружающей среды	13
Шум и качество местного воздуха	13
Сокращение эмиссии CO ₂	14
Планы действий государств	14
Участие и информационно-разъяснительная деятельность.....	14
Экологический инструментарий ИКАО	15
Поддержка внедрения, программы проверок ИКАО и инициатива "Ни одна страна не остаётся без внимания"	16
Программы проверок ИКАО	16
Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ-УППКБП)	16
Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (МНМ-УППАБ).....	16
Региональные достижения	16
Достижения региональных бюро	16
Достижения региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG).....	18
Развитие людских ресурсов.....	18
Секция по международной информационно-координационной подготовке авиационного персонала.....	18
Другие учебные мероприятия	20
Техническое сотрудничество и помощь	21
Программа технического сотрудничества.....	21
Глобальные партнерства для устойчивого развития	24
Мобилизация ресурсов добровольных фондов	24
Повестка дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года	24
Информационно-разъяснительная работа с общественностью	24

Вспомогательные стратегии	26
Оперативное реагирование на COVID-19	26
Эффективность общеорганизационной деятельности и управление рисками	26
Управление рисками	26
Бизнес-планирование.....	27
Правовые вопросы и внешние сношения	27
Изменения договорно-правовой базы	27
Общая программа работы Юридического комитета	28
Урегулирование разногласий	30
Методы работы Совета и постоянных комитетов	31
Консультации относительно регионального бюро EUR/NAT	31
Координация с Оттавой и Квебеком относительно информации о COVID-19.....	31
Изменения в системе отправления правосудия	31
Юридический семинар ИКАО, Сеул, Республика Корея.....	31
Управление людскими ресурсами и гендерное равенство	32
Вопросы этики	33
Транспарентность.....	34
Лингвистическое обслуживание и многоязычие.....	34
Управление информационной безопасностью и ИСТ	35
Финансы	36
Деятельность по генерированию доходов	36

ОБЗОР ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ДО 30 ИЮНЯ 2022 ГОДА ПО РЕЗОЛЮЦИЯМ

40-й СЕССИИ АССАМБЛЕИ	37
------------------------------------	-----------

Поддержка со стороны ИКАО в восстановлении авиации после пандемии COVID-19

Результаты деятельности Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА)

ИКАО продолжает отслеживать и оценивать ход восстановления авиаперевозок после пандемии COVID-19 и соответствующие экономические последствия. С февраля 2022 года темпы восстановления авиаперевозок ускорились благодаря ослаблению ограничений, введенных в целях сдерживания распространения варианта "Омикрон", а также отложенному спросу на авиаперевозки. Результаты последнего анализа ИКАО свидетельствуют о явных признаках активного глобального восстановления авиаперевозок, характеризующегося повышением уровня доверия к авиакомпаниям и рядом улучшений в области регионального воздушного сообщения и упрощения формальностей при воздушных перевозках. В первой половине 2022 года количество авиапассажиров увеличилось приблизительно на 70 % по сравнению с аналогичным периодом в 2021 году при значительном увеличении объема международных перевозок. Поскольку общая ситуация по-прежнему остается благоприятной для повышения спроса на авиаперевозки, ожидается, что в 2022 году общий объем пассажирских перевозок восстановится приблизительно на 80 % от уровня, достигнутого до пандемии.

При введении в апреле 2021 года системы целевых исключений (ЦИ) было установлено, что эта система будет функционировать не менее одного года и что не менее чем за три месяца до прекращения ее использования государствам будет направлено предварительное уведомление. Использование системы можно отслеживать с помощью информационных табло. По состоянию на 30 июня в общей сложности имелось 13 действующих ЦИ. Срок действия последнего ЦИ истекает 23 марта 2023 года. Ожидается, что система ЦИ будет функционировать как минимум до этой даты.

Действия ИКАО по поддержке внедрения

Новые утвержденные пакеты внедрения (iPack), разработанные в течение отчетного периода, включают следующее:

- Разработка Национального плана обеспечения безопасности полетов (НПБП) (безопасность полетов)
- Подготовка к мероприятиям ИКАО по линии МНМ-УППКБП (безопасность полетов)
- Внедрение видимых цифровых печатей без эксплуатационных ограничений (VDS-NC) для медицинских свидетельств, связанных с поездками (авиационная безопасность и упрощение формальностей).

Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRRIC)

В процессе адаптации своих мер к изменению ситуации, вызванной пандемией, государства продолжают использовать Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRICC) для ознакомления с приложениями, позволяющими получать информацию об уровнях риска государств, а также о санитарных коридорах (PHC). В частности, эти приложения являются неотъемлемой частью iPACK по PHC и внедряются в государствах в рамках этих проектов.

Возникающие и междисциплинарные авиационные вопросы

Общественное здравоохранение и соответствующие меры в сфере упрощения формальностей

В феврале 2022 года региональные бюро ИКАО провели в регионах Западной и Центральной Африки (WACAF) и Восточной и Южной Африки (ESAF) региональные совещания в рамках Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) в целях подготовки к [глобальному симпозиуму CAPSCA](#). 14 февраля 2022 года Авиационная группа по научной оценке COVID-19 (CASAG) опубликовала научный доклад под названием "Что известно и неизвестно о варианте "омикрон" и соответствующие рекомендации". Этот доклад был включен в письмо государствам AN 5/28-22/42, выпущенное в апреле 2022 года, в котором содержались инструктивный материал по поддержанию производства полетов в течение переходного периода пандемии COVID-19, рекомендации по сдерживанию распространения COVID-19, а также принципы и примеры факторов, которые следует учитывать при отмене мер в переходный период COVID-19.

Глобальный симпозиум CAPSCA (о котором было объявлено в письме государствам AN 5/28–21/83) был проведен в режиме онлайн с 29 по 31 марта 2022 года, и в нем приняли активное участие государства и отраслевые организации. Данный симпозиум на тему "*Воздействие угроз для здоровья населения в авиации. Извлеченные уроки для устойчивого будущего*", был направлен на повышение понимания потребностей государств и укрепление программы CAPSCA в будущем. На этом совещании участники согласовали заявление симпозиума CAPSCA, в котором поддерживается реализация выводов симпозиума и разработка плана охраны здоровья в авиации, а программе CAPSCA предлагается продолжать укреплять сотрудничество со всеми соответствующими организациями в целях предоставления помощи государствам посредством оказания технической поддержки.

Продолжалось оказание помощи посредством разработанного ИКАО пакета внедрения (iPack), направленного на создание санитарного коридора, и было обеспечено спонсирование десяти iPack. Первый санитарный коридор между Анголой и Мозамбиком был успешно создан в марте 2022 года, а остальные девять находятся на разных стадиях разработки.

Планирование мер реагирования на кризисные ситуации и обеспечение готовности к ним

12 и 13 мая 2022 года ИКАО провела два заседания Группы экспертов по гуманитарной помощи и снижению риска бедствий в авиации (HADRA) в рамках Недели гуманитарных сетей и партнерств 2022 года (HNPW), организованной Управлением Организации Объединенных Наций по координации гуманитарных вопросов (УКГВ ООН). Цель этих заседаний состояла в том, чтобы собрать представителей авиационных и гуманитарных организаций для обмена самыми последними рекомендациями и инициативами в целях содействия координации их действий в период после бедствия.

В соответствии с решением, принятым генеральными директорами гражданской авиации Европейского и Североатлантического региона (EUR/NAT), начата работа по совершенствованию региональной системы управления кризисными ситуациями с учетом уроков, извлеченных из событий, связанных с общественным здравоохранением, космической погодой, ядерной энергетикой, вулканическим пеплом и зонами конфликтов.

Азиатское и Тихоокеанское (APAC) региональное бюро продолжало оказывать поддержку во время крупных региональных чрезвычайных событий в области организации воздушного движения, включая

операции в нештатных ситуациях в районе полетной информации (РПИ) Кабула (Афганистан) после отмены всех видов обслуживания воздушного движения в августе 2021 года. В январе 2022 года региональное бюро APAC отреагировало на извержение вулкана и возникновение цунами в Тонге, предприняв несколько попыток связаться с авиационными властями Тонги и наладив прямую координацию с соседними государствами и учреждениями Организации Объединенных Наций по оказанию гуманитарной помощи. Бюро APAC также активно помогало Мьянме, соседним государствам и пользователям воздушного пространства в подготовке к прекращению 25 мая 2022 года услуг связи, предоставляемых SITA, по причине санкций, наложенных на Мьянму различными правительствами.

Расширение использования беспилотных авиационных систем (БАС)

В первой половине 2022 года был задействован iPack ИКАО под названием "Создание нормативной базы для беспилотных авиационных систем (БАС)". Кроме того, несколько раз был проведен виртуальный учебный курс "Основы беспилотной авиации", а на сайте <https://www.icao.int/safety/ua> было опубликовано четвертое издание документа "Организация движения беспилотных авиационных систем (UTM) – Общая рамочная структура с основными принципами для глобальной гармонизации".

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

В 2022 году был обновлен список государств, изъявивших желание ежегодно участвовать в CORSA с 2021 года, в результате чего их общее число достигло 107.

В марте 2022 года Совет ИКАО рассмотрел обновленные данные Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP), касающиеся периодического обзора CORSA за 2022 год, которые включали: дополнительную оценку воздействия пандемии COVID-19 на CORSA и ее базовые уровни эмиссии; дополнительную оценку расходов государств и эксплуатантов самолетов на внедрение CORSA; и обзор результатов анализа возможного искажения рыночной ситуации в контексте структурных элементов CORSA. Результаты анализа CAEP и соответствующие основные соображения представлены на сайте ИКАО.

На своем Двенадцатом совещании (CAEP/12) CAEP согласовал рекомендации о внесении поправок в том IV "Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)" Приложения 16 "Охрана окружающей среды" и том IV "Порядок демонстрации соответствия требованиям Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSA)" соответствующего *Технического руководства по окружающей среде* (Doc 9501).

В 2022 году продолжалась реализация этапа III "товарищеских партнерств" по ACT-CORSA с участием 134 государств, оказывающих поддержку и получающих помощь. Основное внимание на этом этапе было уделено подготовке по требованиям к отчетности об эмиссии CO₂ в рамках CORSA, а именно: предоставление суммарных данных об эмиссии за 2021 год по каждому эксплуатанту самолетов; предоставление обобщенных данных по парам государств, на которые распространяются (и не распространяются) компенсационные требования; и предоставление информации для заявления о сокращении эмиссии за счет использования видов авиационного топлива, отвечающих критериям CORSA.

Осуществимость долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ международной авиации

Комитет по охране окружающей среды в авиации (CAEP) провел технический анализ в рамках совместного, всеобъемлющего и прозрачного процесса. На своем Двенадцатом совещании, состоявшемся в феврале 2022 года, CAEP единогласно одобрил технический доклад об осуществимости ряда сценариев для достижения долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ международной авиации (LTAG), подчеркнув возможность значительного сокращения выбросов CO₂ за счет внутриотраслевых мер, включая инновационные авиационные технологии, эксплуатационные меры и виды топлива.

CAEP рекомендовал использовать доклад о LTAG в качестве основы для дальнейшего рассмотрения вопроса об осуществимости LTAG и обнародовать его на безвозмездной основе, чтобы все государства и заинтересованные стороны могли ознакомиться с его выводами. В марте 2022 года по решению Совета доклад о LTAG был опубликован на общедоступном веб-сайте ИКАО в качестве материала для дальнейшего использования и рассмотрения всеми государствами-членами и заинтересованными сторонами в ходе глобальных авиационных диалогов по LTAG (GLAD), которые были проведены в марте и апреле 2022 года в виде серии из пяти региональных мероприятий в режиме онлайн.

Вопросы и ответы участников GLAD, касающиеся доклада о LTAG, вместе с выраженными мнениями относительно ключевых компонентов LTAG были систематизированы и размещены на веб-сайте GLAD. В целом GLAD помогли достичь более глубокого понимания доклада о LTAG и соответствующих ключевых компонентов и способствовали проведению предметных обсуждений на Совещании высокого уровня ИКАО по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ международной авиации (20–22 июля 2022 года).

Кибербезопасность и механизм доверия

После утверждения Советом ИКАО нового механизма решения проблем кибербезопасности в ИКАО была создана Группа экспертов по кибербезопасности (CYSECP), которая провела свое первое совещание с 16 по 20 мая 2022 года. Группа экспертов продолжит работу Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности (SSGC), которая была распущена в мае 2022 года после примерно пяти лет работы по поддержке авиационного сектора в решении проблем кибербезопасности и киберустойчивости.

В период с января по май 2022 года SSGC завершила свою работу по правовым аспектам, связанным с анализом адекватности документов международного воздушного права для противодействия кибератакам на гражданскую авиацию. В марте 2022 года доклад об этой работе был представлен Юридическому комитету ИКАО для рассмотрения и принятия решения о дальнейших действиях по данному вопросу. Кроме того, SSGC начала работу над составлением глоссария терминов по кибербезопасности для гражданской авиации, которая была передана CYSECP для продолжения выполнения этой задачи.

Что касается подготовки персонала, то в мае 2022 года в очной форме была проведена четвертая сессия в рамках курса ИКАО по авиационной кибербезопасности "Основы руководства и технического управления деятельностью по обеспечению авиационной кибербезопасности", разработанного в сотрудничестве с Авиационным университетом им. Эмбри-Риддла. В ноябре 2022 года планируется провести курс "Управление факторами риска для авиационной безопасности в системе ОрВД", разработанный в сотрудничестве с ЕВРОКОНТРОЛЕМ. В настоящее время ИКАО в сотрудничестве с

ведомством гражданской авиации Соединенного Королевства работает над подготовкой третьего курса, касающегося контроля за обеспечением кибербезопасности в авиации.

В отношении механизма доверия ИКАО продолжила работу над положениями об оперативной программе информационной безопасности, а также над предложениями по управлению механизмом доверия. Совет проанализировал первоначальное предложение относительно управления и решил отложить принятие решения до получения дополнительной информации о влиянии на государства и международные организации и о требованиях к участию в механизме доверия для международной гражданской авиации (см. C-DEC 225/8).

Тем временем продолжается техническая работа над механизмом доверия, в которой основное внимание уделяется обеспечению доверительного, безопасного и устойчивого обмена информацией в режимах "земля-земля", "воздух-земля" и "воздух-воздух" между авиационными заинтересованными сторонами, а также определению модели управления, способной отвечать ожиданиям международного авиационного сообщества.

Иновации

После определения приоритетных тем Консультативным форумом ИКАО и отрасли (ICF) и их одобрения Советом ИКАО, 21 марта 2022 года состоялось второе совещание ICF. Это совещание было посвящено обсуждению устойчиво производимых видов авиационного топлива (SAF) и авиационного топлива с более низким содержанием углерода (LCAF), а также освещению их ключевой роли в усилиях сектора по сокращению эмиссии. Ораторы поделились основным опытом, накопленным в процессе разработки SAF и LCAF, который будет иметь решающее значение для эффективного увеличения масштабов производства SAF и LCAF, а также ожиданиями относительно их дальнейшего развития.

В апреле 2022 года Генеральный секретарь ИКАО одобрил Стратегию Секретариата ИКАО в области инноваций с целью определения сфер ответственности Секретариата в отношении общеорганизационных инновационных инициатив. В частности, ИКАО стремится:

- a) повысить осведомленность об инновациях среди государств, отраслевых партнеров и авиационного сообщества в целом и содействовать распространению информации об их потенциальных преимуществах;
- b) поощрять и поддерживать своевременное внедрение устойчивых инновационных технологий, процессов и мероприятий по наращиванию потенциала на основе эксплуатационных потребностей;
- c) создать концептуальные рамки, обеспечивающие отрасли возможность взаимодействовать с ИКАО на надлежащем уровне (и в соответствующих случаях в пределах существующих рамок) и позволяющие ИКАО разрабатывать обоснованную политику и осуществлять инновационные инициативы по поддержке внедрения;
- d) создать концептуальные рамки, позволяющие ИКАО привлекать научные круги к разработке инновационных исследований, программ подготовки персонала и проектов при поддержке государств и отрасли.

Прогресс в реализации стратегических целей и глобальных планов ИКАО

Безопасность полетов

Глобальный план обеспечения безопасности полетов

В январе 2022 года Секретариат представил Специальной рабочей группе (АНWG) Аэронавигационной комиссии (АНК) по 41-й сессии Ассамблеи (АНWG/A41) и группе 5 Комиссии (CG-5) проект Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) на 2023–2025 годы, подготовленный Исследовательской группой по ГПБП (GASP-SG). В марте 2022 года АНWG/A41 и CG-5 провели совместное заседание для рассмотрения проекта ГПБП и представили Секретариату рекомендации. В апреле 2022 года АНК рассмотрела проект рабочего документа Ассамблеи под названием "Всеобъемлющая стратегия обеспечения безопасности полетов. Одобрение обновленного Глобального плана обеспечения безопасности полетов", который содержал пересмотренный ГПБП на 2023–2025 годы и предложения по выполнению рекомендаций, внесенных АНWG/A41 и CG-5. АНК согласилась рекомендовать Совету утвердить предлагаемый обновленный ГПБП на 2023–2025 годы.

Здравоохранение и авиационная медицина

Рабочая группа по авиационной медицине (AVMED) и Рабочая группа по психическому здоровью (MHWG) Исследовательской группы по медицинским положениям (MPSG) рассмотрели инструктивный материал по COVID-19 с учетом научных разработок и 7 февраля 2022 года ИКАО опубликовала обновленный электронный бюллетень (EB 2022/8) под названием "Порядок проведения медицинского освидетельствования после перенесенной инфекции COVID-19". Продолжается работа по изучению вариантов применения телемедицины в области авиационного медицинского освидетельствования и проводится пересмотр основных положений ИКАО, касающихся психического здоровья.

Расследование авиационных происшествий

В 2022 году Группа по расследованию авиационных происшествий (AIGP) в сотрудничестве с Группой экспертов по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (ACC) Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) предоставила инструктивный материал по расследованию авиационных происшествий в условиях пандемии. В ходе расследования авиакатастрофы Боинга 737 в Китае Управление по расследованию авиационных происшествий Китая воспользовалось этим инструктивным материалом при организации участия Национального совета по безопасности на транспорте США (NTSB) и других учреждений.

Региональные организации по безопасности полетов и расследованию авиационных происшествий

Участники Корпоративной платформы региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO CP) приветствовали недавно созданный региональный механизм сотрудничества в сфере расследования авиационных происшествий и инцидентов (ARCM) на Ближнем Востоке и в Северной Африке (MENA ARCM) на ежеквартальном совещании RAIO CP, состоявшемся 19 мая 2022 года.

Аэронавигационный потенциал и эффективность

Глобальный аэронавигационный план

После Конференции высокого уровня по COVID-19 2021 года (HLCC 2021) Секретариат в сотрудничестве с Исследовательской группой по Глобальному аэронавигационному плану (GANP-SG) и ее рабочими группами, Группой экспертов по проектам блочной модернизации авиационной системы (ASBU PPT) и Группой экспертов по эффективности ГАНП (GANP-PEG) подготовил предложения по незначительному обновлению ГАНП (Doc 9750), которые будут представлены для утверждения на 41-й сессии Ассамблеи ИКАО в рамках процесса управления ГАНП.

Кампания NOTAM

В 2022 году для рассылки государствам был разработан ряд рекомендаций по дальнейшему сокращению числа уведомлений для пилотов (NOTAM) в глобальной авиатранспортной системе.

Авиационная безопасность и упрощение формальностей

Выполнение резолюций Совета безопасности Организации Объединенных Наций

В феврале 2022 года ИКАО и Контртеррористическое управление Организации Объединенных Наций (КТУ ООН) подписали соглашение о дальнейшем развитии сотрудничества в борьбе с терроризмом в целях укрепления безопасности международного воздушного транспорта, торговли и пограничного контроля, исходя из ключевой роли ИКАО в поддержке осуществления Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций (см. резолюцию 75/291 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций (A/RES/75/291)) и резолюций Совета Безопасности, касающихся борьбы с терроризмом, авиационной безопасности, упрощения формальностей (идентификация и организация пограничного контроля), беспилотных авиационных систем и кибербезопасности.

После успешного запуска и экспериментального внедрения в Ботсване Программы КТУ ООН по моделям оценки угроз для авиационной безопасности ИКАО сотрудничала с правительствами Нигерии и Филиппин в целях поддержки дальнейшего развертывания этой Программы в Африке и Юго-Восточной Азии.

В рамках сотрудничества с КТУ ООН ИКАО выступила с докладом о Программе разработки автономных и дистанционно управляемых систем (AROS), а также о роли и деятельности ИКАО, связанной с беспилотными авиационными системами (БАС), в ходе параллельного мероприятия Международной конференции высокого уровня по региональному сотрудничеству между государствами Центральной Азии в рамках Совместного плана действий (JPoA) по осуществлению Глобальной контртеррористической стратегии Организации Объединенных Наций (ГКС ООН), которая была проведена в Ташкенте.

В качестве члена Глобального договора Организации Объединенных Наций по координации контртеррористической деятельности ИКАО активно сотрудничала с рабочими группами по пограничному контролю и правоохранительной деятельности, связанной с борьбой с терроризмом, возникающими угрозами и защитой важнейшей инфраструктуры, и участвовала в качестве докладчика в различных тематических вебинарах, организованных рабочими группами по БАС, кибербезопасности и биометрии. Кроме того, недавно ИКАО приняла участие в выпуске технических инструкций для государств-членов в целях содействия осуществлению резолюции 2370 (2017) Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, соответствующих международных стандартов и передовой практики предотвращения приобретения оружия террористами.

ИКАО в качестве партнера Программы Организации Объединенных Наций по пресечению передвижения террористов совместно с КТУ ООН, Исполнительным директором Контртеррористического комитета (ИДКК), Управлением Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН) и Управлением Организации Объединенных Наций по информационно-коммуникационным технологиям (УИКТ ООН) продолжает оказывать поддержку государствам в наращивании их потенциала по предотвращению, выявлению, расследованию и судебному преследованию террористических актов и других серьезных преступлений. В рамках этой Программы ИКАО уделяет особое внимание обеспечению надлежащего сбора и анализа как предварительной информации о пассажирах (API), так и записей регистрации пассажиров (PNR), которые являются важными компонентами усилий по борьбе с передвижением террористов. По состоянию на июнь 2022 года в Программе участвовало 51 государство.

Глобальный план обеспечения авиационной безопасности, политика в области авиационной безопасности и соответствующий инструктивный материал

На пятом заседании своей 225-й сессии Совет ИКАО принял поправку 18 к Приложению 17 "Безопасность". Даты вступления в силу и начала применения поправки – 18 июля 2022 года и 18 ноября 2022 года соответственно.

На 33-м совещании Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/33), состоявшемся в мае 2022 года, был одобрен новый и обновленный инструктивный материал, который потом был утвержден для распространения. Инструктивный материал охватывает такие области, как представление отчетности об инцидентах в сфере авиационной безопасности; разработка и осуществление программ безопасности эксплуатантов воздушных судов и соответствующих процедур на местах; и предметы или оборудование, на которые воздействуют технологии досмотра в целях безопасности. Предстоящее тринадцатое издание *Руководства ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973 — Restricted) будет включать новые и обновленные положения о передовой практике в этих областях.

Секретариат в сотрудничестве с Рабочей группой по угрозам и рискам (WGTR) Группы экспертов по авиационной безопасности приступил к подготовке обновленного третьего издания документа ИКАО "*Заявление о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности*" (Doc 10108 — Restricted), в котором рассматриваются потенциальные угрозы безопасности гражданской авиации и описывается картина глобальных рисков. Обновленная версия документа Doc 10108 будет опубликована на всех шести языках ИКАО.

Лучшее понимание проблем, связанных с реализацией Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), стало возможным благодаря внутренней оценке ГПАБ, проведенной Отделением ИКАО по внутреннему надзору (ОИО) в 2021 году, и опыту реализации ГПАБ, накопленному за последние пять лет. На 33-м совещании Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/33) было решено, что ключевые выводы и рекомендации должны быть приняты во внимание при подготовке к следующему пересмотру ГПАБ.

Политика в области упрощения формальностей при воздушных перевозках и соответствующий инструктивный материал

В связи со сложным и разнообразным характером упрощения формальностей при воздушных перевозках некоторые заинтересованные стороны на национальном и международном уровнях не получили соответствующую подготовку, что часто вызывало трудности с координацией и осуществлении мер в области упрощения формальностей. Для решения этой проблемы, оказания государствам помощи в наращивании потенциала и активизации осуществления положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" ИКАО продолжала разрабатывать учебные курсы, включая курс "*Стратегия ИКАО в области программы идентификации пассажиров (TRIP)*", призванный способствовать реализации стратегии TRIP ИКАО и дать ее всесторонний обзор. Стратегия TRIP ИКАО

направлена на определение цели и задач управления идентификацией пассажиров, продвижение и укрепление глобального подхода и определение направления действий ИКАО, государств и многочисленных международных, региональных и отраслевых партнеров, участвующих в управлении идентификацией. Цель курса – укрепить знания руководителей, ответственных за реализацию пяти элементов TRIP, для повышения компетентности в области управления идентификацией и обеспечения интероперабельности и внутреннего сотрудничества. Этот пятидневный курс, официально введенный во втором квартале 2022 года, проводится в онлайн-формате и аудиторном формате на английском языке.

Кроме того, разрабатывается курс "Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям", призванный дать представителям ведомств гражданской авиации (ВГА), государственным должностным лицам, а также эксплуатантам воздушных судов и аэропортов необходимые профессиональные знания для разработки или уточнения соответствующего законодательства, правил, политики и планов в отношении оказания помощи семьям в соответствии с *Основными принципами ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Дос 9998) и *Руководством ИКАО по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Дос 9973). Этот трехдневный курс способствует повышению статуса Рекомендуемой практики Приложения 9 по разработке законодательства, правил и/или политики в поддержку оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям до уровня международного Стандарта, а также введению новой Рекомендуемой практики Приложения 9, предусматривающей разработку эксплуатантами воздушных судов и аэропортов соответствующих планов по оказанию своевременной и эффективной помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Курс будет проводиться в онлайн-формате и аудиторном формате на английском языке.

Рабочая группа ИКАО по противодействию торговле людьми разработала Комплексную стратегию борьбы с торговлей людьми в авиационном секторе. Она призвана снабдить государства, ВГА, организации, эксплуатантов воздушных судов и аэропорты инструктивным материалом и рекомендациями по разработке всеобъемлющих стратегий борьбы с торговлей людьми в соответствии с резолюцией А40-16 Ассамблеи ИКАО (Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей).

Стратегия в области программы идентификации пассажиров (TRIP)

В соответствии с министерской декларацией, в которой подчеркивается важность общих стандартов, операционной совместимости и взаимного признания цифровых приложений, а также в соответствии с рекомендацией 8/1, принятой на Конференции высокого уровня по COVID-19, и в целях оказания поддержки государствам в поощрении и принятии политики взаимного признания медицинских свидетельств для содействия открытию границ Техническая консультативная группа ИКАО по Программе идентификации пассажиров (TAG/TRIP) 15 апреля 2022 года утвердила руководство по обработке видимых цифровых печатей без эксплуатационных ограничений (VDS-NC) для медицинских свидетельств, связанных с поездками, и цифровых COVID-сертификатов ЕС.

ИКАО продолжает вносить основной вклад в текущие многосторонние обсуждения вопроса о совместимости медицинских свидетельств, особенно тогда, когда они координируются Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ). Опубликована новая версия спецификаций на видимую цифровую печать без эксплуатационных ограничений (версия 1.3 VDS-NC), расширяющая возможности их автоматизированного использования в рамках этих международных усилий.

Кроме того, ИКАО разрабатывает инструктивный материал о том, как государства могут создавать и использовать сертификаты о вакцинации для поездок в соответствии со спецификациями VDS-NC, а также специальный пакет внедрения (iPack) по VDS-NC. Цель iPack по VDS-NC состоит в поддержке

внедрения спецификаций VDS-NC как для выдачи, так и для проверки медицинских свидетельств либо в рамках существующей инфраструктуры открытых ключей (PKI) электронных машиночитаемых проездных документов (МСПД), либо в рамках любой недавно созданной PKI в области здравоохранения, в зависимости от решения государств.

Директория открытых ключей (ДОК) ИКАО

По состоянию на январь 2022 года в ДОК ИКАО участвовали 82 организации, выдающие паспорта. В соответствии с резолюцией A40-16 Ассамблеи ИКАО продолжалась деятельность по содействию участию в ДОК, включая предоставление большего количества услуг по более низкой цене и активную информационно-разъяснительную работу с государствами, осуществляющими проекты в области электронных паспортов. Также ведется работа по оказанию поддержки государствам в использовании данной системы: например, в начале 2022 года с этой целью с полномочными органами Монголии работал консультант, который сделал выезд на место в июне 2022 года.

В январе 2022 года был опубликован первый Основной список ИКАО для подтверждения данных о состоянии здоровья, призванный обеспечить доступность на международном уровне сертификатов открытых ключей, связанных со свидетельствами о вакцинации и тестировании на COVID-19, и, следовательно, облегчить международную валидацию медицинских свидетельств во время поездок. Эта платформа была разработана на основе инновационной модели предоставления услуг, внедренной в сотрудничестве с сообществом ДОК и полностью одобренной правлением ДОК, и, как глобальное общественное благо, предоставляется бесплатно.

В апреле 2022 года четыре компании частного сектора вошли в состав участников экспериментального проекта по использованию данных ДОК частным сектором, присоединившись к 11 другим компаниям. Отзывы всех 15 компаний послужат основой для будущей работы, связанной с использованием ДОК частным сектором, что может поддержать усилия по обеспечению беспрепятственных и бесконтактных поездок.

26 января 2022 года Совет ИКАО был проинформирован об этих инициативах. Более подробные сведения содержатся в рабочем документе Ассамблеи об изменениях, коснувшихся ДОК ИКАО, проект которого был представлен в рабочем документе Совета C-WP/15321 на втором заседании Авиатранспортного комитета в ходе 225-й сессии Совета, которое состоялось 4 февраля 2022 года. Этот рабочий документ с внесенными незначительными изменениями был одобрен для представления Ассамблее.

COVID-19 и упрощение формальностей

ИКАО продолжает оказывать поддержку государствам-членам в наращивании потенциала и обеспечении надлежащего осуществления мер по упрощению формальностей в целях наиболее эффективного управления воздушными перевозками во время пандемии COVID-19. Пакет внедрения (iPack), направленный на укрепление национальных комитетов по упрощению формальностей при воздушных перевозках, предоставляется на английском, арабском, испанском и французском языках и в настоящее время используется в восьми государствах-членах во всех регионах ИКАО.

Кроме того, был разработан iPack по внедрению видимой цифровой печати без эксплуатационных ограничений (VDS-NC) для медицинских свидетельств, связанных с поездками, который в настоящее время используется во всех регионах ИКАО для оказания помощи государствам в обеспечении глобальной совместимости для выдачи, обмена и верификации различных медицинских свидетельств, которые в некоторых случаях необходимы для международных поездок.

Экономическое развитие воздушного транспорта

Политика и регулирование

В период с 11 по 14 апреля 2022 года в режиме онлайн было проведено шестнадцатое совещание Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта. Группа экспертов рассмотрела следующие вопросы:

- a) разработка международного соглашения о либерализации владения авиаперевозчиками и контроля над ними;
- b) преимущества и проблемы либерализации и препятствия на пути открытия доступа к рынкам для осуществления грузовых авиаперевозок;
- c) экономические аспекты международных полетов беспилотных воздушных судов;
- d) руководящие принципы в отношении оказания государствами финансовой и экономической поддержки и помощи отраслевым поставщикам обслуживания в случае спада деловой активности в отрасли.

Группа экспертов провела всестороннее обсуждение этих вопросов, и ее выводы и рекомендации были отражены в докладе Группы экспертов. В докладе Группа экспертов рекомендовала продолжить разработку проекта Конвенции об иностранных инвестициях в авиакомпании в рамках рабочей группы, с тем чтобы решить остающиеся вопросы, вызывающие обеспокоенность, с целью достижения дальнейшего прогресса в выполнении этой задачи. Она также рекомендовала создать две рабочие группы по либерализации грузовых авиаперевозок и экономическим аспектам международных полетов беспилотных систем. Наконец, Группа экспертов рекомендовала поддерживать актуальность руководства ИКАО по оказанию государствами финансовой и экономической поддержки и помощи отраслевым поставщикам обслуживания в случае спада деловой активности в отрасли и предложить государствам использовать это руководство и придерживаться содержащихся в нем основных принципов. Кроме того, она рекомендовала Секретариату ускорить работу по составлению сборника государственных экономических и финансовых мер по преодолению последствий пандемии COVID-19, учитывая его пользу как платформы для обмена информацией и передовой практикой между государствами. Предполагается, что рекомендации Группы экспертов будут представлены Авиатранспортному комитету на рассмотрение и утверждение в ходе 226-й сессии Совета.

В феврале 2022 года ИКАО и Европейская экономическая комиссия Организации Объединенных Наций (ЕЭК ООН) опубликовали новый инструктивный материал по техническим требованиям к цифровым системам обеспечения грузовых авиаперевозок, призванный содействовать ускорению перехода к более безопасным и более устойчивым цепочкам поставок, а также внести важный вклад в деятельность по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него. Цифровые инновации позволят авиатранспортному сектору отказаться от давно сложившейся практики использования печатных документов в рамках процесса упрощения формальностей при перевозке авиагрузов на глобальном уровне, что будет способствовать созданию бесконтактной среды грузовых авиаперевозок и более устойчивой системы международной торговли с учетом будущих угроз пандемии и быстро развивающейся цепочки поставок.

Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

В 2022 году была завершена разработка отдельного руководства по экономическому анализу проектов в области авиационной инфраструктуры, которое будет опубликовано на всех шести официальных языках ИКАО. Цель руководства – предоставить практические рекомендации по проведению анализов

государствам, организациям по управлению деятельностью и эксплуатации аэропортов, поставщикам аэронавигационного обслуживания и назначенным полномочным органам по взиманию сборов и регулированию в поддержку принятия решений об инвестициях в авиационную инфраструктуру.

Кроме того, была проведена оценка необходимости соответствующего обновления *Руководства ИКАО по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161), например, в отношении взимания сборов за аэронавигационное обслуживание и применения технологий, способствующих улучшению экологических характеристик.

В координации с Группой экспертов по метеорологии (МЕТР) ведется работа по разработке справедливых, транспарентных и соразмерных вариантов соответствующего глобального механизма возмещения затрат на предоставление информации о космической погоде в соответствии с политикой и инструктивным материалов ИКАО.

Кроме того, проводится общий обзор политики ИКАО в отношении сборов, изложенной в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082), в целях обеспечения актуальности документа и учета, в частности, долгосрочных последствий пандемии COVID-19.

Авиационные данные и экономический анализ

Как учреждение, ответственное за показатель 9.1.2 Целей в области устойчивого развития (Объемы пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта), ИКАО предоставила Организации Объединенных Наций данные по воздушным перевозкам, которые в настоящее время предоставляются на платформе Организации Объединенных Наций¹ для мониторинга прогресса в достижении Целей в области устойчивого развития.

Стремясь содействовать использованию больших данных государствами-членами, Секретариат разработал серию интерактивных информационных панелей, которые будут предоставляться государствам-членам для визуализации воздушного движения, а также проект инструктивного документа по использованию больших данных.

Одиннадцатое Специализированное совещание по статистике (STA/11)

С 4 по 8 апреля 2022 года в режиме онлайн было проведено Одиннадцатое Специализированное совещание по статистике (STA/11). В нем приняли участие 171 делегат государств-членов, включая заместителей глав делегаций и советников, а также 14 наблюдателей от девяти международных организаций. Специализированное совещание обсудило различные вопросы, представляющие в последнее время интерес для ИКАО и государств-членов, а именно формы отчетности ИКАО по воздушному транспорту; анализы больших данных, в том числе в сотрудничестве с Организацией Объединенных Наций и другими международными организациями; долгосрочные прогнозы перевозок; методическая основа вспомогательного счета авиации и продолжающаяся разработка глобального индекса конкурентоспособности авиации. Специализированное совещание приняло пять рекомендаций, связанных с этими областями.

Рабочая группа по конкурентоспособности авиации

Участники STA/11 рассмотрели, одобрили и поддержали деятельность Рабочей группы по конкурентоспособности авиации (ACWG), которой поручено разработать методики и источники данных для определения глобального индекса конкурентоспособности авиации. Индекс предназначен для

¹ <https://unstats.un.org/sdgs/dataportal/database>

измерения способности государств создавать и поддерживать ценность своего сектора гражданской авиации.

Соглашения о совместном финансировании

ИКАО продолжала выполнять свои обязанности по управлению Датским и Исландским соглашениями о совместном финансировании, участниками которых являются, соответственно, 24 и 25 государств. Эти соглашения предусматривают предоставление услуг по управлению воздушным движением, связи и метеорологическому обеспечению в Гренландии и Исландии при выполнении международных полетов над Северной Атлантикой. Управление этими соглашениями осуществляется Секцией совместного финансирования, которая функционирует в рамках подразделения по вопросам экономического развития Авиатранспортного управления. Секция также отвечает за управление Соглашением о совместном финансировании системы контроля за выдерживанием относительной высоты в Северной Атлантике (НМУ) и Соглашением об участии в расходах на спутниковую систему рассылки аэронавигационной информации (SADIS).

Сотрудничество с другими международными организациями

ИКАО осуществляет совместный проект с Всемирным почтовым союзом (ВПС), используя данные по торговле товарами и данные транзакций электронной коммерции для выявления и количественной оценки логистических ограничений в деятельности, связанной с электронной коммерцией. Этот [проект](#), осуществляемый под эгидой Группы экспертов по авиационным данным и анализу, был недавно представлен на Одиннадцатом Специализированном совещании по статистике (STA/11).

Охрана окружающей среды

COVID-19 и охрана окружающей среды

В соответствии с просьбой 40-й сессии Ассамблеи ИКАО Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) на своем двенадцатом совещании обновил тенденции в области авиационного шума, эмиссии авиационных двигателей и парниковых газов. Проведенная САЕР оценка экологических тенденций включала новые прогнозы относительно парка пассажирских, грузовых воздушных судов и реактивных воздушных судов деловой авиации, подготовленные в сотрудничестве с Группой экспертов по авиационным данным и анализу (ADAP), в которых отражены последствия пандемии COVID-19.

Шум и качество местного воздуха

На своем двенадцатом совещании САЕР согласовал предложенные поправки к тому I *"Авиационный шум"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"*, включая поправки, касающиеся обеспечения соответствия требованиям Аэронавигационной комиссии, содержащимся в документе "Правила разработки стандартов", а также новый инструктивный материал по измерению уровня вертолетного шума на режиме висения. Кроме того, САЕР рекомендовал опубликовать доклад о состоянии исследований в области технологий снижения шума для воздушных судов с неподвижным крылом и согласился с проведением дальнейшей работы применительно к подходам сертификации по шуму для воздушных судов с новыми техническими характеристиками.

САЕР продолжил свою работу, связанную со сверхзвуковым воздушным транспортом, и аналитическое исследование, призванное обеспечить лучшее понимание последствий внедрения сверхзвуковых воздушных судов для окружающей среды. На своем двенадцатом совещании САЕР рекомендовал разработать в течение следующего цикла Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в отношении авиационного шума сверхзвуковых самолетов при взлете и посадке, а также обновить все элементы

тома II "Эмиссия авиационных двигателей" Приложения 16 и тома II "Методики сертификации авиационных двигателей по эмиссии" Технического руководства по охране окружающей среды (Дос 9501), включая нормативные ограничения для современных сверхзвуковых двигателей (без форсажной камеры), на основе имеющихся данных об эмиссии.

Сокращение эмиссии CO₂

На своем двенадцатом совещании CAEP рекомендовал Совету внести поправки в том III "Эмиссия CO₂ самолетов" Приложения 16 и том II документа Дос 9501, предусматривающие, среди прочего, доработку определений, уточнение параметра исходного геометрического коэффициента (RGF) и включение информации о представлении данных в сертифицирующий орган.

Планы действий государств

ИКАО продолжала сотрудничать с государствами-членами в целях поддержки разработки и обновления планов действий государств. По состоянию на июнь 2022 года планы действий были добровольно представлены в ИКАО 128 государствами-членами, на долю которых приходится приблизительно 98% от общего объема перевозок международной авиации. Эти успешные результаты свидетельствуют о высокой степени заинтересованности и участия государств-членов в этой инициативе, а также о положительном влиянии деятельности ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала. Планы действий государств по-прежнему являются инструментом необходимым государствам для представления информации о своих национальных планах действий по борьбе с изменением климата в контексте международной авиации; они также служат ИКАО важным средством мониторинга прогресса в достижении коллективных глобальных желательных целей государств-членов.

Участие и информационно-разъяснительная деятельность

В рамках процесса консультаций между государствами и другими заинтересованными сторонами, направленных на достижение долгосрочной глобальной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ международной авиации, ИКАО организовала Глобальные авиационные диалоги об осуществимости LTAG (GLAD) в виде серии из пяти региональных мероприятий, состоявшихся в марте и апреле 2022 года.

Посредством GLAD его участники смогли получить ясное представление о техническом докладе об осуществимости LTAG, который был выпущен до начала диалогов в качестве источника информации. В целях содействия проведению содержательных обсуждений на Совещании высокого уровня ИКАО по вопросу об осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ международной авиации, запланированном на июль 2022 года, а также на 41-й сессии Ассамблеи, участники GLAD обменялись мнениями о компонентах LTAG, включая текущее научное понимание, конкретные условия и ожидаемый потенциальный вклад технологий, эксплуатационных мер и видов топлива, а также уровень амбициозности LTAG. Участники также обсудили возможные средства реализации LTAG, ожидаемую поддержку, которая будет оказана государствам посредством планов действий и дорожных карт, а также способы мониторинга прогресса.

Кроме того, ИКАО продолжала разрабатывать свой сайт инструментов отслеживания инноваций, на котором содержится вся самая последняя информация об инициативах в области сокращения авиационной эмиссии CO₂, которые сгруппированы по трем направлениям: технология, эксплуатация и виды топлива, а также информация об инициативах по нулевому чистому показателю авиационной эмиссии.

Экологический инструментарий ИКАО

Общесистемная версия вычислителя объема эмиссии углерода ИКАО (ICEC), являющегося официальным инструментом Организации Объединенных Наций, используемым для оценки той части кадастров эмиссии углерода учреждений ООН, которые относятся к авиаперевозкам, была обновлена и выпущена во всей системе Организации Объединенных Наций. Секретариат ИКАО продолжал регулировать и развивать программный интерфейс (API) ICEC в целях обеспечения легкой интеграции ICEC во внешние веб-сайты и службы.

ИКАО продолжала управлять другими инструментами в области охраны окружающей среды, связанными с инициативой Организации о разработке планов действий государств, включая авиационную экологическую систему (AES), инструмент оценки экологических выгод (ЕВТ), инструмент построения кривой предельных затрат на борьбу с эмиссией и инструмент ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET).

Поддержка внедрения, программы проверок ИКАО и инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"

Программы проверок ИКАО

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

За первые пять месяцев 2022 года по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ-УППКБП) было проведено 10 мероприятий, а именно шесть проверок, один запрос на представление обязательной информации (MIR), две валидации и одна оценка выполнения государственной программы по безопасности полетов (SSPIA). Одно из этих мероприятий подтвердило шаги, предпринятые Восточно-Карибским ведомством гражданской авиации (ЕССАА), являющимся региональным органом, ответственным за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов от имени государств – членов Организации Восточно-Карибских государств (ОВКГ), с целью решения вопроса, вызывающего значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC). В первые шесть месяцев 2022 года Европейское и Североатлантическое (EUR/NAT) региональное бюро организовало один региональный практикум.

Совет ИКАО на шестом заседании своей 225-й сессии согласился с изменениями к рекомендациям Специальной консультативной группы по МНМ-УППКБП (USOAP-AG), предложенными в результате консультаций, с учетом поправок, внесенных Аэронавигационной комиссией. Секретариат разработал план действий по выполнению 42 рекомендаций, одобренных Советом, и продолжит ежегодно докладывать Совету о ходе развития и функционирования МНМ-УППКБП.

Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (МНМ-УППАБ)

В первой половине 2022 года по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (МНМ-УППАБ) было проведено четыре проверки, в результате чего общее число документарных проверок МНМ-УППАБ достигло 46, а проверок по линии МНМ-УППАБ на местах - 117. В этот период был организован один региональный семинар и практикум в Париже (Франция), а при поддержке Объединенных Арабских Эмиратов был проведен курс подготовки специалистов по проведению проверок по линии МНМ-УППАБ, чтобы обеспечить наличие достаточного количества квалифицированных проверяющих в поддержку выполнения Программы. По состоянию на 30 июня 2022 года 16 вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC), в восьми государствах оставались нерешенными.

Региональные достижения

Достижения региональных бюро

Все региональные бюро ИКАО продолжали взаимодействовать с государствами в своих усилиях по реагированию на изменяющуюся пандемию COVID-19. В Азиатско-Тихоокеанском регионе эта работа проводилась через Группу планирования чрезвычайных мер в связи с COVID-19 и мер последующего восстановления (ACCRPG) в Азиатско-Тихоокеанском регионе (АРАС), ее три подгруппы и Центр осуществления мер по реагированию на COVID-19 и восстановлению после него (CRRIC). Мероприятия включали обзор и обновление целевых освобождений, обновление информации о

выполнении рекомендаций Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА), а также обновление мер по снижению рисков для общественного здравоохранения (PHRMM) и мер в рамках правил совершения поездок. ACCRPG послужила эффективной платформой для обмена информацией и содействия распространению передовой практики среди государств Азиатско-Тихоокеанского региона в отношении их стратегий открытия границ.

Региональные бюро также осуществляли мониторинг и содействовали реализации ряда пакетов внедрения (iPask) для государств-получателей, в том числе в области упрощения формальностей, авиационной безопасности, безопасности полетов, аэродромов и санитарных коридоров, и назначали профильных экспертов (SME). В число государств, воспользовавшихся этими iPask, вошли Острова Кука, Малайзия, Папуа-Новая Гвинея и Самоа, и в настоящее время в координации с государствами-получателями ведется работа по предоставлению большего числа пакетов.

Государства региона Северной Америки, Центральной Америки и Карибского бассейна (НАСС) посредством ИКАО получили финансирование для реализации iPask и оказания целевой помощи в наращивании потенциала. Были достигнуты соглашения между ИКАО и Федеральным авиационным управлением Соединенных Штатов Америки (ФАУ), Сингапурской авиационной академией и правительством Малайзии о сотрудничестве в разработке и внедрении типовой системы надзора за безопасностью полетов, разработанной и управляемой ФАУ в качестве системы контроля за обеспечением безопасности полетов, сдаваемой "под ключ". Такой подход считается экономически эффективным и может быть применен в других регионах.

Южноамериканское региональное бюро ИКАО приступило к осуществлению проекта поддержки внедрения для Суринама в соответствии с новой политикой поддержки внедрения и в сотрудничестве с Аэронавигационным управлением и Управлением технического сотрудничества. iPask ИКАО по авиационной безопасности был реализован в Эквадоре, а iPask по санитарным коридорам – в Колумбии, Перу и Уругвае.

В регионе Западной и Центральной Африки (WACAF) были предприняты усилия по выполнению рекомендаций ЦГВА посредством региональных механизмов и мероприятий. В координации с Авиатранспортным управлением и Управлением технического сотрудничества региональное бюро работает над продвижением iPask и координирует свои действия с государствами в целях содействия их реализации, учитывая их важность для поддержки восстановления воздушного транспорта. В рамках этой работы iPask были предоставлены в Буркина-Фасо, Камеруне, Кот-д'Ивуаре, Гамбии, Гане, Мали, Мавритании, Сьерра-Леоне и Того. Седьмая неделя авиации региона Африки и Индийского океана (AFI), проходившая в Абудже (Нигерия) с 16 по 20 мая 2022 года, предоставила возможность призвать государства рассмотреть вопрос о применении iPask.

В области безопасности полетов в Европейском и Североатлантическом регионе (EUR/NAT) началась разработка механизма мониторинга осуществления Европейского регионального плана обеспечения безопасности полетов. В области безопасности операций на ВПП 22–24 марта 2022 года в региональном бюро EUR/NAT был проведен семинар в сотрудничестве с Агентством Европейского союза по безопасности полетов (EASA), ФАУ, ЕВРОКОНТРОЛЕМ, EUROCAE, Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Международным советом аэропортов (МСА) и Организацией по аэронавигационному облуживанию гражданской авиации (КАНСО).

Ближневосточное региональное бюро ИКАО (MID) приступило к координации действий с соответствующими государствами в целях обеспечения безопасного, эффективного и своевременного выполнения решения Совета ИКАО о создании в Дохе района полетной информации (РПИ)/района поиска и спасания (SRR) и, в частности, реализации первого этапа, связанного с утвержденными размерам РПИ/SRR (см. C-DEC 225/10). 19 апреля 2022 года в режиме онлайн было проведено координационное совещание, в котором приняли участие представители Бахрейна, Исламской

Республики Иран, Катара, Объединенных Арабских Эмиратов и Саудовской Аравии. Во время форума "Будущее авиации", проходившего с 9 по 11 мая 2022 года в Эр-Рияде (Саудовская Аравия), Президент Совета ИКАО и региональный директор регионального бюро MID встретились с высокопоставленными должностными лицами из Бахрейна, Катара, Объединенных Арабских Эмиратов и Саудовской Аравии, для обсуждения вопроса о безопасном, эффективном и своевременном выполнении решения Совета о создании РПИ/SRR в Дохе. Было решено, что региональное бюро MID будет руководить проектом и что 1–2 июня 2022 года региональное бюро проведет в Каире (Египет), двустороннюю координационную встречу между правительствами Бахрейна и Катара.

Достижения региональных групп планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG)

В первой половине 2022 года PIRG и RASG успешно провели все основные регулярные совещания, продолжали внимательно изучать региональные авиационные потребности и координировали работу в ряде областей.

Развитие людских ресурсов

Секция по международной информационно-координационной подготовке авиационного персонала

Аттестация и признание учебных организаций

За отчетный период было проведено восемь аттестаций по Программе TRAINAIR PLUS (TPP). Аттестация позволяет получить ясную и объективную картину деятельности учебной организации и выделить основные области, требующие улучшения. Более 100 учебных организаций являются членами Программы TRAINAIR PLUS.

Разработка курсов

За отчетный период был разработан, переработан или обновлен двадцать один учебный комплект, признанный ИКАО.

Учебные комплекты ИКАО (ITP)

В 2022 году Международный информационно-координационный центр подготовки авиационного персонала (GAT) выпустил четыре новых ITP под следующими названиями:

- a) Генеральное планирование в области гражданской авиации (CAMP) (аудиторный формат и формат виртуальной аудитории);
- b) Стратегия в области программы идентификации пассажиров (TRIP) (аудиторный формат и формат виртуальной аудитории);
- c) Видимые цифровые печати (VDS) для медицинских свидетельств, связанных с поездками (формат виртуальной аудитории);
- d) Обзор системы распределения частот (онлайн-формат).

Были переработаны следующие три онлайн-курса:

- a) Этап 2 МНМ-УППКБП. Расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG);

- b) Этап 2 МНМ-УППКБП. Аэронавигационное обслуживание (ANS);
- c) Этап 2 МНМ-УППКБП. Авиационное законодательство и организация гражданской авиации (LEG/ORG).

Кроме того, был обновлен один виртуальный курс *Gestión de los riesgos de seguridad operacional de la aviación relativos a la COVID-19 para las CAA* (ASRM SP) (Управление рисками для безопасности полетов, связанными с COVID-19, для ВГА)

ИТР, разработанные членами ТРР (М-ИТР)

Следующие четыре М-ИТР были разработаны членами ТРР в сотрудничестве с GAT:

- a) Управление безопасностью полетов на аэродроме с использованием PANS-Аэродромы (виртуальная аудитория);
- b) *Gestión de la seguridad operacional en pistas de aeródromos* (Управление безопасностью операций на ВПП);
- c) Надзор за системой квалификационной подготовки персонала;
- d) *Gestión Colaborativa de la Afluencia del Tránsito Aéreo* (ATFM/CDM) (Совместная организация потоков воздушного движения).

Содержание курсов было подтверждено Секретариатом для обеспечения соблюдения соответствующих положений ИКАО.

Стандартные учебно-методические комплексы (СУМК)

В течение отчетного периода членами ТРР было разработано девять СУМК.

Партнерские учебно-методические комплексы (ПТР)

За отчетный период GAT выпустил следующие ПТР:

- a) Программа генеральных директоров гражданской авиации по повышению устойчивости авиации – в партнерстве с Управлением гражданской авиации Сингапура (CAAS) и Сингапурской авиационной академией (SAA);
- b) Экономика и бизнес воздушного транспорта – в партнерстве с Антверпенским университетом (Бельгия);
- c) Управление аэропортами – в партнерстве с Антверпенским университетом;
- d) Стратегия ценообразования в области воздушного транспорта – в партнерстве с Антверпенским университетом;
- e) Контроль за птицами и дикими животными в аэропортах – в партнерстве с Авиационным университетом им. Эмбри-Риддла (Соединенные Штаты Америки);
- f) три модуля диплома о послеуниверситетском образовании в области воздушного транспорта, разработанные в партнерстве с Universidad Nacional de San Martín (Instituto del Transporte) (Национальный университет Сан-Мартина (Институт транспорта) (Аргентина):

- i. *Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 1: Políticas y Planificación del Transporte Aerocomercial;*
- ii. *Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 2: Gestión y Desarrollo Económico del Transporte Aerocomercial; and*
- iii. *Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 3: Dirección y Gestión de los Recursos.*

Вышеуказанные учебные мероприятия и образовательные программы, разработанные GAT в партнерстве с высшими учебными заведениями, способствовали выполнению миссии программы ИКАО "Следующее поколение авиационных специалистов" (NGAP).

Инструктивные указания по вопросам авиационной подготовки

В ноябре 2021 года GAT в координации с Аэронавигационным управлением выпустил первое издание *Руководства для инструкторов по подготовке персонала* (Doc 10097). В этом документе авиационным инструкторам предоставляется инструктивный материал, необходимый им для достижения критериев эффективности, содержащихся в адаптированной модели квалификации инструкторов ИКАО, и эффективного проведения курсов на основе квалификационной системы подготовки.

Участие слушателей в курсах ИКАО

По состоянию на конец апреля 2022 года участие в учебных курсах приняли 91 515 слушателей.

Оценка завершенной подготовки

По состоянию на 30 апреля 2022 года была проведена оценка 63 учебных занятий с помощью методики оценки завершенной подготовки (PTE), предназначенной для определения влияния обучения на эффективность работы.

Партнерские связи в области подготовки персонала

В 2022 году ИКАО заключила новое соглашение о партнерстве в области подготовки персонала с Фондом безопасности полетов для разработки и осуществления учебных курсов и пакетов внедрения (iPack), связанных с безопасностью полетов, а также для реализации других возможностей сотрудничества, таких как проекты и программы по наращиванию потенциала в различных областях. В рамках данного партнерства Фонд безопасности полетов признан корпоративным партнером программы TRAINAIR PLUS.

Учебный проект по мобилизации ресурсов

В 2022 году GAT завершил и утвердил курс "Генеральное планирование в области гражданской авиации" (CAMP), который будет проводиться в течение двух регулярных сессий. Курс был разработан при поддержке Фонда оказания помощи по линии сотрудничества Юг-Юг (SSCANF).

Другие учебные мероприятия

По состоянию на 30 июня 2022 года было запланировано или проведено восемь учебных мероприятий в области авиационной безопасности, спонсируемых ИКАО. Тридцать пять учебных мероприятий, спонсируемых ИКАО, планируется провести к концу 2022 года через сеть учебных центров ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ), которая в настоящее время состоит из 36 членов. Кроме того, ИКАО

и Университет Конкордия в Монреале (Канада) продолжают совместно работать в целях развития курса профессионального менеджмента (КПМ) по авиационной безопасности, который был начат в первой половине 2022 года.

Техническое сотрудничество и помощь

Программа технического сотрудничества

По состоянию на 30 июня 2022 года общий объем реализованной ИКАО Программы технического сотрудничества оценивался в 20,8 млн долл. США. В соответствии с различными соглашениями Управление технического сотрудничества в настоящее время осуществляет в общей сложности 73 проекта (64 проекта в области технического сотрудничества и девять проектов по оказанию технической помощи) и 90 пакетов внедрения (iPack) в 134 странах. По оценкам, объем реализации Программы в 2022 году составит в общей сложности 75,1 млн долл. США.

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

Регион	По состоянию на 30 июня 2021 г.	По состоянию на 30 июня 2022 г.
Африка	1,4	1,1
Северная и Южная Америка	11,4	14,1
Азия и Тихий океан	0,9	1,3
Европа	0,4	0,3
Ближний Восток	2,7	4,0
Всего	16,8	20,8

Недавно утвержденные крупномасштабные проекты и изменения

Крупномасштабные проекты в области технического сотрудничества и крупномасштабные изменения текущих проектов, которые были утверждены в течение первых шести месяцев 2022 года, включают:

- Аргентина – Укрепление аэронавигационных служб и модернизация систем CNS (ARG16801);
- Кипр – Укрепление потенциала Департамента гражданской авиации Кипра (CYP17801);
- Мексика – Программа TRAINAIR PLUS для компании Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) (MEX07801);
- Панама – Развитие международного аэропорта Токумен (PAN03902);
- Региональный проект – Цифровая сеть средств связи, навигации и наблюдения (CNS) – управление Южнойамериканской цифровой сетью (REDDIG) и административное обеспечение спутникового сегмента (RLA03901)

Недавно утвержденные пакеты внедрения (iPack)

Новые пакеты внедрения (iPack), разработанные в этот период, включают:

- iPacK по внедрению видимых цифровых печатей без эксплуатационных ограничений (VDS-NC) для медицинских свидетельств, связанных с поездками (авиационная безопасность и упрощение формальностей);
- iPacK по повышению качества NOTAM для обеспечения безопасности полетов (потенциал и эффективность);
- iPacK по оказанию поддержки органам гражданской авиации в проведении анализа потребностей в подготовке персонала (все стратегические цели);
- iPacK по разработке и реализации программы обеспечения безопасности авиагруза (безопасность полетов).

Донорские средства

Донорские взносы были получены для следующего проекта технического сотрудничества:

- Региональный проект – Разработка мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в Содружестве Независимых Государств (COSCAP-CIS) (RER01901). Грант от компании "Эрбас" в размере 100 000 долл. США.

Добровольные фонды ИКАО

Проекты технической помощи, получившие взносы из добровольных фондов ИКАО в этот период, включают:

- Сан-Томе и Принсипи – Оказание помощи Национальному институту гражданской авиации (INAC) Сан-Томе и Принсипи в совершенствовании государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов гражданской авиации (STP22801). Взнос Фонда безопасности полетов (SAFE) в размере 345 500 долл. США.

Разработка iPacK в девяти государствах финансировалась за счет взносов в добровольные фонды ИКАО со стороны следующих доноров:

- Австралия – 19 990 долл. США
- Малайзия – 50 000 долл. США
- Соединенные Штаты Америки (по линии фонда AVSEC/FAL) – 100 000 долл. США.

Регулярная программа ИКАО

Были получены взносы на разработку iPacK из бюджета Регулярной программы в размере 70 000 кан. долл., выделенных Авиатранспортным управлением (АТВ).

Разработка 29 iPacK в 35 государствах осуществлялась за счет средств Регулярной программы в размере 636 548 кан. долл., выделенных Аэронавигационным управлением (АНВ), которое также выделило 245 000 кан. долл. на разработку еще восьми iPacK в восьми других государствах, в результате чего общий объем ассигнований за первые шесть месяцев 2022 года составил 881 548 кан. долл.

Набор экспертов

По состоянию на 30 июня 2022 года общее количество набранных международных экспертов и консультантов для работы на местах составило 256 человек, помимо 641 национального специалиста, выполняющего работу по проектам, что в общей сложности составило 897 сотрудников, включая 53 международных эксперта и консультанта, уже работающих на местах в рамках текущих проектов по состоянию на 1 января 2022 года.

Подготовка специалистов гражданской авиации

В отчетный период было предоставлено 313 стипендий общей продолжительностью 56,06 рабочих месяцев, включая 261 стипендию в рамках меморандумов о взаимопонимании, подписанных ИКАО с Индонезией, Республикой Корея и Сингапуром, относительно проведения подготовки специалистов, финансируемой этими странами при административном обеспечении со стороны ИКАО.

Кроме того, в рамках программ подготовки персонала на местах, проводимой инструкторами проектов технического сотрудничества, подготовку прошли 1350 сотрудников администраций гражданской авиации, а 83 сотрудника прошли подготовку у поставщиков в рамках закупочного компонента проектов технического сотрудничества.

Оборудование и субподряды

Было оформлено 110 заказов на закупку и субподряды, а общая сумма закупок для реализации проектов на местах составила 11,4 млн долл. США.

Бюджетные сметы расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC)

По состоянию на 30 июня 2022 года поступления по линии Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) составили 2,1 млн долл. США, а расходы – 4,8 млн долл. США с превышением суммы расходов над суммой поступлений в размере 2,7 млн долл. США.

Глобальные партнерства для устойчивого развития

Мобилизация ресурсов добровольных фондов

В 2022 году деятельность по мобилизации ресурсов посредством добровольных взносов в основном поддерживала реализацию пакетов внедрения (iPack), усилия по укреплению гендерного равенства, оказание помощи Азиатско-Тихоокеанскому региону (в особенности, тихоокеанским малым островным развивающимся государствам) и калькуляцию затрат на нефинансируемые мероприятия в рамках бизнес-плана ИКАО на 2023–2025 годы. В результате ряд государств взяли на себя обязательства по внесению взносов в целях поддержки компонента "Плюс" регулярного бюджета бизнес-плана на 2023–2025 годы, проведения анализа данных для обеспечения гендерного равенства, расширения доступа женщин к профессиональной подготовке в ИКАО, набора сотрудника по взаимодействию с тихоокеанскими малыми островными развивающимися государствами, а также общих усилий в поддержку инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*. ИКАО также приступила к разработке стратегии мобилизации ресурсов, определяющей четкую "дорожную карту" видения, роли и обязанностей Организации в сфере мобилизации добровольных взносов в соответствии с бизнес-планом на 2023–2025 годы.

Повестка дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года

Как и в предыдущие годы, ИКАО в 2022 году внесла вклад в тематические обзоры в рамках политического форума высокого уровня по устойчивому развитию (ПФВУ), который будет проведен с 5 по 15 июля 2022 года под эгидой Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций (ЭКОСОС) на тему *"Лучшее восстановление после коронавирусной болезни (COVID-19) при одновременном продвижении к полной реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года"*. Кроме того, ИКАО внесла вклад в подготовку доклада Генерального секретаря Организации Объединенных Наций за 2022 год об осуществлении Венской программы действий для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю, на десятилетие 2014–2024 годов.

В 2022 году ИКАО продолжила свою деятельность по налаживанию новых отношений сотрудничества и укреплению существующих партнерских связей. В рамках этой деятельности ИКАО подписала меморандум о взаимопонимании с Международным форумом авиационных исследований (IFAR) в целях содействия инновациям в авиации и меморандум о взаимопонимании с правительством Объединенных Арабских Эмиратов, придающий официальный статус новому партнерству в области институционального развития и обмена опытом.

В том же духе состоялись стратегически важные совещания с ключевыми партнерами, включая ежегодное совещание ИКАО и Всемирного экономического форума и шестое совещание Объединенного комитета Европейского союза/ИКАО, проводимое в соответствии с меморандумом о сотрудничестве между ИКАО и Европейским союзом. В 2022 году также были проведены встречи с рядом высокопоставленных должностных лиц системы Организации Объединенных Наций.

Информационно-разъяснительная работа с общественностью

В 2022 году ИКАО продолжала проводить информационно-разъяснительные мероприятия, направленные на содействие развитию авиации, деятельности Организации и глобальному устойчивому развитию. В этой связи Генеральный секретарь ИКАО выступил со вступительным словом и принял участие в проведении "круглого стола" с заинтересованными сторонами отрасли на сессии

Азиатско-Тихоокеанского региона (АРАС) для тихоокеанских малых островных развивающихся государств (ТМОРАГ), состоявшейся 7 апреля 2022 года.

Основные мероприятия, связанные с информационно-разъяснительной работой с общественностью, включали также ряд тематических кампаний, проведенных в сотрудничестве с различными заинтересованными сторонами, включая коммуникационное партнерство “Воссоединение мира” со Всемирной туристской организацией (ЮНВТО), посвященное Целям устойчивого развития, и подготовку совместно с местными и международными заинтересованными сторонами к 41-й сессии Ассамблеи ИКАО.

Сектор коммуникаций ИКАО ежедневно оказывал поддержку средствам массовой информации, научным кругам и другим представителям общественности, и взаимодействие с социальными сетями по-прежнему соответствовало целевым показателям роста.

Вспомогательные стратегии

Оперативное реагирование на COVID-19

На протяжении всей пандемии COVID-19 ИКАО по-прежнему уделяла первостепенное значение обеспечению безопасности и охране здоровья всех сотрудников Секретариата и представительств. 19 апреля 2022 года после ослабления местных мер в области здравоохранения было приостановлено действие плана обеспечения непрерывности деятельности Штаб-квартиры ИКАО. Сотрудники вернулись на рабочие места и стали работать по обычному или смешанному графику, причем до трех календарных дней в неделю им было разрешено работать в дистанционном режиме. Региональные бюро продолжали осуществлять постепенное возвращение сотрудников в служебные помещения с учетом указаний местных властей и положений плана обеспечения непрерывности деятельности Организации Объединенных Наций, применимых к соответствующим местам службы.

Заседания Совета, его постоянных комитетов и Аэронавигационной комиссии по-прежнему проводились с полным обеспечением устным переводом со стороны Секретариата. Было также продолжено тестирование "гибридного" варианта, который позволил организовать безопасные гибридные заседания на 225-й и 226-й сессиях Совета.

Эффективность общеорганизационной деятельности и управление рисками

Управление рисками

Чтобы помочь повысить подотчетность в ИКАО, в феврале 2022 года Совету был представлен новый ежегодный доклад о ходе внедрения Системы управления корпоративными рисками (ERM). В докладе представлена обновленная информация о внедрении ERM в ИКАО на основе передовой практики управления рисками в системе Организации Объединенных Наций. В докладе также представлена обновленная информация о корпоративном реестре рисков, в котором отражены уровни корпоративных рисков ИКАО.

В первом квартале 2022 года на основе концептуальных рамок ERM ИКАО, библиотеки внутреннего контроля и выводов внутренней и внешней ревизии относительно рисков был составлен вопросник по недавно пересмотренному документу "Заявление и декларация об обеспечении эффективности управления" (MASD). В дальнейшем новый MASD значительно повысит подотчетность Секретариата, что приведет к общему повышению целостности заявлений ИКАО о внутреннем контроле, представляемых в ежегодных финансовых отчетах Организации.

ИКАО находится на пути внедрения двух подходов Организации Объединенных Наций к управлению рисками в поддержку разработки долгосрочных ключевых показателей эффективности своей системы ERM. В рамках первого подхода ИКАО вводит 10 контрольных показателей управления рисками, предложенных Объединенной инспекционной группой Организации Объединенных Наций, которые должны быть достигнуты к концу 2022 года. В рамках второго подхода для оценки зрелости ERM ИКАО используется пятиуровневая модель зрелости факторов риска, одобренная Комитетом высокого уровня Организации Объединенных Наций по вопросам управления (КВУУ). В настоящее время ИКАО находится на уровне 2 ("в развитии"), и ее цель на конец 2022 года – достичь уровня 3 ("создано").

ИКАО продолжает тесно сотрудничать с Консультативным комитетом по оценке и аудиту (ЕААС) в целях внедрения этих двух лучших подходов к управлению рисками и достижению целей ИКАО в области ERM на основе передовой практики. Управление рисками также поддерживается

корпоративным реестром рисков ИКАО. На сегодняшний день ИКАО сократила свои корпоративные риски на 64% (устранив 9 из 14 рисков) и закрыла два риска. Все корпоративные риски по-прежнему регулярно контролируются для обеспечения принятия мер по их снижению.

В июне 2022 года был проведен мониторинг рисков, связанных с 41-й сессией Ассамблеи ИКАО, и была разработана информационная панель ERM для ежеквартальной отчетности с целью привлечения Группы старших руководителей (SMG) Секретариата к активному анализу рисков и осуществлению регулярных мер по их снижению. С июня по третий квартал 2022 года ERM была интегрирована в бизнес-процессы и деятельность ИКАО, в том числе путем создания учебной программы по управлению рисками для сотрудников. В рамках этой программы ИКАО стремится сформировать культуру управления рисками и уделять приоритетное внимание ERM в своей деятельности.

Бизнес-планирование

Совет рассмотрел проект бизнес-плана на 2023–2025 годы и устный доклад по нему Аэронавигационной комиссии, а также устный доклад, совместно представленный Финансовым комитетом и Комитетом по вопросам управления. После рассмотрения Совет:

- a) с признательностью принял к сведению проделанную Секретариатом работу по подготовке проекта бизнес-плана ИКАО на следующий трехлетний период, представленного в документе C-WP/15287, подтвердив, что этот документ должен поддерживаться в актуальном состоянии и служить важным инструментом управления и средством обеспечения подотчетности;
- b) выразил признательность АНК за ее усилия по установлению приоритетов и в этой связи рекомендовал Секретариату продолжать аналогичную работу в целях обеспечения, по мере возможности, того, чтобы все предлагаемые виды деятельности осуществлялись в соответствии с четко установленными и согласованными приоритетами;
- c) согласился с рекомендациями и выводами Аэронавигационной комиссии, Финансового комитета и Комитета по вопросам управления, изложенными в каждом из их устных докладов, и в этой связи поручил Секретариату продолжать обновлять проект бизнес-плана на следующий трехлетний период с учетом замечаний и изменений, предложенных Комиссией и Комитетами, с тем чтобы представить очередной вариант проекта бизнес-плана на рассмотрение Совета на 226-й сессии.

После того как Совет внес свои рекомендации на 225-й сессии, Секретариат обновил бизнес-план (представленный в документе C-WP/15412), чтобы отразить последствия предложенного в регулярном бюджете сценария "ННР-1". Совету было предложено одобрить часть бизнес-плана, описывающую стратегическую концепцию, и утвердить показатели результатов системы мониторинга эффективности деятельности. Бизнес-план ИКАО на 2023–2025 годы является первым бизнес-планом Организации, разработанным в соответствии с подходом к управлению, ориентированному на конкретные результаты, который обеспечивает более прочную основу для подотчетности.

Правовые вопросы и внешние сношения

Изменения договорно-правовой базы

Международные гарантии в отношении подвижного оборудования (авиационного оборудования)

В январе 2022 года было опубликовано девятое издание *Правил и процедур Международного регистра* (Дос 9864), которое вступило в силу 1 июня 2022 года. Это издание содержит поправки,

утвержденные Советом на седьмом заседании его 223-й сессии (июнь 2021 года), действующим в качестве Контролирующего органа Международного регистра. По состоянию на 1 июня 2022 года насчитывалась 81 Страна Конвенции 2001 года о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования и Протокола к Конвенции о международных гарантиях в отношении подвижного оборудования по вопросам, касающимся авиационного оборудования.

Общая программа работы Юридического комитета

38-сессия Юридического комитета

38-я сессия Юридического комитета под председательством г-жи Сью Гуэй Тан (Сингапур) проводилась в виртуальном формате с 08:00 до 11:00 по монреальскому времени 22–25 марта 2022 года. В работе сессии приняли участие 286 делегатов из 91 государства-члена и 6 международных организаций.

Комитет отметил свою 75-ю годовщину и значительные достижения в развитии и кодификации международного воздушного права путем содействия принятию 24 документов международного воздушного права в таких областях, как безопасность полетов и авиационная безопасность, ответственность авиаперевозчиков и авиационное финансирование.

Комитет избрал г-на Мохаммеда Мансура Али Хамеда Аль-Рукайши (Оман) и г-жу Алису Серпа Брага Делла Нина (Бразилия) третьим и четвертым заместителями председателя. Выборы были необходимы, поскольку должности первого и четвертого заместителей председателя (г-н Норберто Луонго (Аргентина) и г-н Бадер Аль-Мубарак (Кувейт)) освободились, в результате чего второй и третий заместители председателя (г-жа Сюзанна Метсялампи (Финляндия) и г-жа Эллен Манга (Гамбия)) в соответствии с правилом 6 (b) Правил процедуры автоматически стали соответственно первым и вторым заместителями председателя. г-н Аль Рукайши и г-жа Серпа Брага были избраны путем аккламации.

По результатам обсуждения, а также с учетом принятых решений Комитет единогласно одобрил следующую программу работы:

- a) пересмотр Правил ИКАО по разрешению разногласий;
- b) международные правовые вопросы, касающиеся производства полетов беспилотных воздушных судов и их интеграции в гражданскую авиацию;
- c) процессы и процедуры для выполнения государствами своих обязательств в соответствии со статьей 12 Чикагской конвенции;
- d) акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, в том числе киберугрозы, которые могут не в полной мере подпадать под действие существующих документов воздушного права;
- e) содействие ратификации документов международного воздушного права;
- f) изучение международных правовых вопросов, связанных с глобальными спутниковыми системами и услугами, поддерживающими международное аэронавигационное обслуживание;
- g) рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов;
- h) выполнение статьи 21 Чикагской конвенции.

Пересмотр Правил ИКАО по разрешению разногласий

На 38-й сессии Юридического комитета председатель Рабочей группы по пересмотру Правил ИКАО по разрешению разногласий (WG-RRSD) представил доклад о ходе работы, проводимой Рабочей группой, в котором были выделены две категории областей для пересмотра правил, а именно, те, по которым в Группе экспертов достигнут высокий уровень принципиального согласия, и те, которые требуют дальнейшего рассмотрения. С учетом обсуждения вышеупомянутых областей, проведенного WG-RRSD, доклад о ходе работы также содержал ряд предлагаемых изменений к Правилам, которые были подготовлены докладчиком Группы экспертов и Секретариатом. Председатель Комитета сделал вывод о том, что выступившие делегации высказались за продолжение работы Группой экспертов.

Правовые аспекты использования беспилотных воздушных судов

На 38-й сессии Юридического комитета в марте 2022 года был представлен доклад о ходе работы Исследовательской группы Секретариата по правовым вопросам использования беспилотных воздушных судов (SSG-LIPA). Юридический комитет поддержал работу, проделанную SSG-LIPA, и согласился с необходимостью создания общей правовой базы для осуществления полетов беспилотных воздушных судов между государствами.

Процессы и процедуры для выполнения государствами своих обязательств в соответствии со статьей 12 Чикагской конвенции

На 38-й сессии Юридического комитета был представлен доклад о ходе работы Целевой группы Секретариата, созданной для изучения вопроса о выполнении статьи 12 государствами-членами и определения средств и механизмов оказания поддержки и содействия государствам в ее выполнении.

Киберугрозы гражданской авиации.

На 38-й сессии Юридического комитета был представлен доклад о работе Подгруппы по изучению правовых аспектов (RSGLEG) Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности (SSGC). Юридический комитет был проинформирован о том, что после создания Группы экспертов по кибербезопасности (CYSECP) Группа SSGC и ее рабочие группы, включая RSGLEG, будут распущены. В докладе были отражены обсуждения и результаты предварительного исследования по вопросу об анализе документов международного воздушного права и их применимости к киберугрозам гражданской авиации, которые были проведены между экспертами в RSGLEG и SSGC.

Комитет отметил отличную работу, проделанную RSGLEG в период с ноября 2018 года по январь 2022 года, и выразил признательность за участие специалистов различных профилей, что подчеркивает междисциплинарный аспект данного вопроса. Широкую поддержку получило предложение сохранить этот пункт в программе работы Юридического комитета и продолжить работу по рассмотрению адекватности существующих документов воздушного права с точки зрения борьбы с киберугрозами гражданской авиации. Комитет также отметил усовершенствования, внесенные Пекинской конвенцией и Протоколом 2010 года в практику судебного преследования за кибератаки, и заявил о необходимости дальнейшего содействия их ратификации всеми государствами.

Содействие ратификации документов международного воздушного права

На 38-й сессии Юридического комитета была представлена обновленная информация о состоянии дел в области ратификации документов международного воздушного права, принятых под эгидой ИКАО, а также о текущей деятельности по ускорению ратификации таких документов. Комитет был также проинформирован о том, что в ходе 40-й сессии Ассамблеи было организовано и успешно проведено первое мероприятие ИКАО по содействию ратификации договоров и что второе такое мероприятие планируется провести в ходе 41-й сессии Ассамблеи в сентябре 2022 года. 11 мая 2022 года было

выпущено письмо государствам с приглашением государств-членов принять участие в этом мероприятии, которое состоится 27 и 28 сентября (SL LE 4/75.1-22/53).

Выполнение статьи 21 Чикагской конвенции

Юридический комитет на своей 37-сессии одобрил в принципе рекомендации Целевой группы по статье 21, в частности рекомендацию о включении типового свидетельства о прекращении регистрации воздушных судов в Приложение 7 к Чикагской конвенции. На 8-м заседании своей 225-й сессии 7 марта 2022 года Совет принял поправку 7 к Приложению 7, предусматривающую включение свидетельства о прекращении регистрации и соответствующих положений.

Урегулирование разногласий

Бразилия и Соединенные Штаты Америки (2016)

В ходе 225-й сессии Совету был представлен доклад о ходе переговоров между Сторонами. Совет был проинформирован о том, что Стороны продолжали добиваться прогресса в урегулировании разногласий, который приостановился из-за международного кризиса в области общественного здравоохранения. С учетом создания Целевой группы, связанной с обязательствами по статье 12 Чикагской конвенции, Стороны выразили готовность продолжить переговоры с целью скорейшего завершения переговоров.

Заявление А. Катар и Бахрейн, Египет, Саудовская Аравия и Объединенные Арабские Эмираты (2017) Заявление В. Катар и Бахрейн, Египет и Объединенные Арабские Эмираты (2017)

В связи с просьбой, поданной Заявителем 4 января 2022 года, и в соответствии с решением Совета от 9 марта 2022 года (С-ДЕС 225/9) Совет официально подтвердил отказ от требований в отношении Королевства Саудовская Аравия по Заявлению (А) в соответствии со статьей 17(2) Правил по разрешению разногласий.

Австралия и Королевство Нидерландов и Российская Федерация (2022)

Вербальной нотой от 14 марта 2022 года, доставленной в тот же день, делегация Австралии в Международной организации гражданской авиации (ИКАО) и делегация Королевства Нидерландов в ИКАО представили Организации совместное заявление и соответствующий меморандум для разрешения разногласий. Заявление подано в соответствии со "статьей 84 Конвенции о международной гражданской авиации" ("Чикагская Конвенция"), соответствующими Приложениями и *Правилами по разрешению разногласий* (Дос 7782/2) ("Правила") и в качестве ответчика в нем указана Российская Федерация. Заявление и соответствующий меморандум касаются "толкования и применения Чикагской конвенции "после" уничтожения рейса МН17 ракетой класса "земля – воздух" Бук-ТЕЛАР на востоке Украины 17 июля 2014 года, юридическая ответственность за которое, "по мнению заявителей, "может быть возложена на Российскую Федерацию и которое является нарушением статьи 3 bis Чикагской конвенции". Действуя в соответствии со статьей 28 (3) Правил, Президент Совета 21 марта 2022 года постановил установить 12-недельный срок для подачи контрмеморандума Ответчиком (т.е. 13 июня 2022 года). По просьбе Ответчика 1 июня 2022 года Совет (С-ДЕС 226/5) согласился предоставить Ответчику срок до 2 августа 2022 года для подачи контрмеморандума, т. е. 12 недель с 10 мая 2022 года – даты, когда Российской Федерации были предоставлены переводы заявления и меморандума на русский язык.

Методы работы Совета и постоянных комитетов

В целях содействия выполнению резолюции А40-20 Ассамблеи "Повышение эффективности и результативности ИКАО" Совет на своих 223-й и 224-й сессиях внес поправки в *Правила процедуры Совета* (Дос 7559), *Правила процедуры постоянных комитетов Совета* (Дос 8146), *Директивы группам экспертов Авиатранспортного комитета и Комитета по незаконному вмешательству* (Дос 9482) и Приложение IV к *Кодексу службы ИКАО* (Дос 7350) (см. С-DEC 223/3, 223/12 и 224/1). Изменения включали пересмотренную структуру Комитетов, а также необходимые поправки для обеспечения нейтральных в гендерном отношении формулировок.

По состоянию на 1 июня 2022 года новые издания документов Дос 7559 (одиннадцатое издание), Дос 8146 (седьмое издание) и Дос 9482 (третье издание) были опубликованы на всех рабочих языках ИКАО.

Консультации относительно регионального бюро EUR/NAT

После проведения консультаций Франция заявила, что она готова профинансировать ремонт здания, в котором находится региональное бюро Европейского и Североатлантического (EUR/NAT) региона, которым она владеет совместно с Организацией. В этой связи 17 и 18 февраля, а также 7 апреля 2022 года в Париже были проведены личные встречи между представителями ИКАО и Франции. С целью подготовки программной записки, охватывающей функциональные и технические аспекты, а также бюджетный пакет по ремонту помещений, стороны договорились о проведении виртуальных встреч.

Координация с Оттавой и Квебеком относительно информации о COVID-19

В первые месяцы 2022 года Управление по правовым вопросам и внешним связям (LEB) продолжало распространять должным образом информацию о COVID-19, полученную от властей принимающего государства, включая официальные циркуляры и обновленную информацию, предоставленные Протокольным отделом Министерства международных дел Канады, а также Протокольным отделом правительства Квебека.

Изменения в системе отправления правосудия

В соответствии с изменениями в юриспруденции Апелляционного трибунала Организации Объединенных Наций ИКАО учредила новую Апелляционную коллегию, заменившую прежнюю Консультативную объединенную апелляционную коллегию. LEB подготавливает необходимые поправки к Служебному кодексу и Правилам о персонале и вносит вклад в разработку Правил процедуры этого нового органа в консультации с Ассоциацией служащих и председателями Апелляционной коллегии. Кроме того, отдельные сотрудники LEB представляют Генерального секретаря в ходе разбирательств в Апелляционной коллегии и Апелляционном трибунале Организации Объединенных Наций и выполняют функции регистратора (административное обеспечение) Коллегии. Коллегия провела свое первое апелляционное слушание в январе 2022 года и наблюдала за обсуждением альтернативного разрешения споров в двух других случаях.

Юридический семинар ИКАО, Сеул, Республика Корея

С 12 по 14 апреля 2022 года в Сеуле (Республика Корея) был успешно проведен Юридический семинар ИКАО, организованный LEB и Министерством земель, инфраструктуры и транспорта Республики

Корея. Семинар, проведенный в гибридном формате, позволил более чем 900 участникам из 114 государств обменяться знаниями и опытом работы по новым и возникающим вопросам, затрагивающим гражданскую авиацию. Кроме того, он способствовал активизации процесса ратификации и осуществления государствами соответствующих документов международного воздушного права. На семинаре были обсуждены такие темы, как восстановление международной гражданской авиации после пандемии COVID-19, применение санитарных мер на борту воздушных судов в связи с поведением недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров, беспилотные воздушные суда, кибератаки на гражданскую авиацию, изменение климата, поддержка семей пострадавших в авиационных происшествиях и урегулирование споров между государствами в соответствии с Чикагской конвенцией. В рамках семинара были проведены мероприятия, посвященные 70-летию присоединения Республики Корея к Чикагской конвенции, а также 75-летию создания Юридического комитета ИКАО (на первой сессии Ассамблеи ИКАО в 1947 году).

Управление людскими ресурсами и гендерное равенство.

На конец мая 2022 года в ИКАО имелось 604 штатные должности, 323 из которых относились к категории специалистов и выше, а 281 – к категории общего обслуживания. Общая представленность женщин в Секретариате на должностях категории специалистов и выше составила 34%.

ИКАО продолжала уделять особое внимание обеспечению возможностей для профессионального роста и развития персонала. Были расширены онлайн-учебные мероприятия по обучению, обеспечивающие доступ к профессиональной подготовке, предлагаемой, в частности, Колледжем персонала системы Организации Объединенных Наций и поставщиком услуг обучения в режиме онлайн. Международный информационно-координационный центр подготовки авиационного персонала (GAT) также предоставлял сотрудникам ИКАО бесплатный доступ к учебно-методическим комплексам ИКАО как в онлайн-овом, так и аудиторном форматах.

В ходе своей 226-й сессии Совет ИКАО утвердил поправки к Политике ИКАО в области прикомандирования. В целях обеспечения гибкости в решении проблем, возникающих при привлечении кандидатов от государств-членов, был проведен обзор Политики с учетом применимой практики других учреждений системы Организации Объединенных Наций.

Заместитель директора Административного управления (ADB), отвечающая за людские ресурсы, г-жа Толулопе Аджири, приступила к исполнению обязанностей 15 марта 2022 года, что было своевременно, учитывая многочисленные реформы и инициативы, осуществляемые в области людских ресурсов.

Гендерное равенство

В 2022 году ИКАО отметила Международный женский день в соответствии с темой, выбранной организацией "ООН-женщины", на 2022 год – *"Гендерное равенство сегодня для устойчивого завтра"*. Тема 2022 года направлена на признание вклада женщин и девочек во всем мире, которые играют ведущую роль в адаптации к изменению климата, смягчении его последствий и реагировании на него для построения более устойчивого будущего для всех. ИКАО продолжает ставить вопросы изменения климата и устойчивого развития авиации на передний план своей деятельности, что будет и в дальнейшем оказывать влияние на мир авиации и способствовать достижению Цели 5 в области устойчивого развития (Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек). В рамках мероприятий, посвященных Международному женскому дню, ИКАО продемонстрировала, каким образом она прокладывает путь к устойчивому развитию в секторе, призывая женщин и девочек быть эффективными, влиятельными лидерами и инициаторами перемен в будущих инициативах по обеспечению устойчивого развития авиации.

Секретариат и Небольшая группа Совета по гендерной проблематике (SGG) продолжали совместную работу над обновлением резолюции А39-30 Ассамблеи для принятия на 41-й сессии Ассамблеи в 2022 году, а также над потенциальными возможностями для определения инициатив по конкретным гендерным целям или задачам авиационного сектора в целом. Целью этой работы является повышение уровня представленности женщин среди работников авиационной отрасли, в том числе на руководящих и ответственных должностях.

Вопросы этики

На третьем заседании своей 225-й сессии Совет согласился с тем, что в целях распространения информации и повышения организационной прозрачности и общественного доверия представленный годовой доклад сотрудника по вопросам этики за 2021 год и последующие такие доклады должны быть опубликованы на общедоступном веб-сайте ИКАО с учетом замечаний и рекомендаций Генерального секретаря (см. С-DEC 225/3). Это было незамедлительно сделано, и в соответствии с принципом многоязычия в ИКАО доклад теперь предоставляется на английском, арабском, испанском, китайском, русском и французском языках как на общедоступном веб-сайте, так и на интранет-сайте ИКАО.

После утверждения Советом пересмотренного Кодекса службы ИКАО 17 июня 2020 года ИКАО пересмотрела и привела в соответствие добавление к правилу для персонала 101.1 (Нормы поведения) с последней версией *Норм поведения международных гражданских служащих*, принятых Комиссией по международной гражданской службе (КМГС) в 2013 году. *Нормы поведения международных гражданских служащих* КМГС, используемые в различных подразделениях Организации Объединенных Наций, устанавливают ряд норм поведения для международных гражданских служащих, основными принципами которых являются добросовестность, лояльность, независимость, беспристрастность, терпимость, понимание, свобода от дискриминации, гендерное равенство, достоинство, а также безопасность и защита персонала. Пересмотренное добавление к правилу для персонала 101.1 включает, в частности, положения по следующим вопросам: а) ответственность сотрудников за все свои действия и принимаемые ими решения, а также за обязательства, которые они берут на себя при выполнении своих функций; б) запрет на злоупотребление полномочиями или использование своей власти или положения таким образом, чтобы это было оскорбительным, унижительным или непристойным по отношению к другому лицу или оказывало на него запугивающее действие; с) ответственность за использование ресурсов организации и d) ограничения в период после прекращения службы. В новом тексте также внесены изменения в положения о конфликте интересов, раскрытии информации и управлении персоналом.

В феврале 2022 года в ИКАО впервые был назначен замещающий омбудсмен. Ожидается, что эта мера позволит укрепить существующую неофициальную систему разрешения споров в ИКАО для предотвращения или уменьшения конфликтов на рабочем месте путем их быстрого разрешения и устранения в источнике, чтобы избежать, насколько это возможно, обращения к официальному механизму ИКАО для урегулирования споров.

3 марта 2022 года были опубликованы добавления G, H и I к *Правилам процедуры Совета* (Дос 7559). Эти добавления были утверждены Советом в целях установления правил и процедур рассмотрения утверждений о проступках или преследовании, выдвинутых в отношении Президента Совета (добавление H) и Генерального секретаря (добавление G), а также кодекса поведения Президента Совета и Генерального секретаря (добавление I).

В соответствии с требованиями пересмотренных Основных положений ИКАО по вопросам этики Организация заключила соглашение с органом по расследованиям в рамках системы Организации Объединенных Наций. После консультаций с Небольшой группой Совета по вопросам этики в январе

2022 года Организация подписала соглашение с Управлением служб внутреннего надзора Организации Объединенных Наций (УСВН) о создании механизма отчетности и рассмотрения всех заявлений о проступках. Кроме того, Организация находится на заключительном этапе переговоров о заключении соглашения с Бюро Организации Объединенных Наций по вопросам этики о создании механизма прямого информирования и урегулирования жалоб о преследовании, которые сотрудник по вопросам этики не может урегулировать.

Транспарентность

Были предприняты дальнейшие усилия по расширению доступа к информации о деятельности Совета на общедоступном веб-сайте ИКАО. За период с января по май 2022 года по телевидению ИКАО транслировалось пятнадцать заседаний Совета и неофициальных брифингов общей продолжительностью 45 часов. В их число вошли следующие заседания Совета:

- a) первое заседание 225-й сессии Совета ИКАО (2 февраля 2022 года);
- b) второе заседание 225-й сессии Совета ИКАО (7 марта 2022 года);
- c) третье заседание 225-й сессии Совета ИКАО (14 марта 2022 года);
- d) четвертое заседание 225-й сессии Совета ИКАО (14 марта 2022 года);
- e) пятое заседание 225-й сессии Совета ИКАО (24 марта 2022 года);
- f) шестое заседание 225-й сессии Совета ИКАО (24 марта 2022 года);
- g) седьмое заседание 225-й сессии Совета ИКАО (28 марта 2022 года);
- h) восьмое заседание 225-й сессии Совета ИКАО (28 марта 2022 года);
- i) девятое заседание 225-й сессии Совета ИКАО (7 апреля 2022 года);
- j) десятое заседание 225-й сессии Совета ИКАО (7 апреля 2022 года);
- k) одиннадцатое заседание 225-й сессии Совета ИКАО (7 апреля 2022 года);
- l) двенадцатое заседание 225-й сессии Совета ИКАО (8 апреля 2022 года)

и следующие неофициальные брифинги:

- a) неофициальный брифинг о результатах 12-го совещания Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) (24 февраля 2022 г.);
- b) неофициальный брифинг о технико-экономическом обосновании САЕР (22 февраля 2022 г.);
- c) неофициальный брифинг по годовым докладам региональных бюро ИКАО (21 февраля 2022 г.).

Лингвистическое обслуживание и многоязычие

Совет одобрил стратегию ИКАО в области многоязычия, которая направлена на содействие развитию

нового подхода к многоязычию не только с точки зрения лингвистического обслуживания, но и с точки зрения задействования всего потенциала Организации для максимального использования ее разнообразия. Стратегия охватывает лингвистическое обслуживание, людские ресурсы, стратегические коммуникации, мобилизацию заинтересованных сторон и выполнение организационных обязанностей посредством координации между Секретариатом, Советом и государствами-членами. Проект рабочего документа Ассамблеи по этой стратегии был одобрен Советом для представления на 41-й сессии Ассамблеи.

Секретариат завершил процесс закупок для проекта Системы управления лингвистическим обслуживанием (LSMS), который является основным проектом в рамках инициативы по цифровому преобразованию. Между Секретариатом Организации Объединенных Наций и ИКАО было достигнуто договорное соглашение о внедрении ИКАО лингвистических инструментов Организации Объединенных Наций. Для обеспечения бесперебойной поддержки 41-й сессии Ассамблеи в ИКАО будут по-прежнему функционировать существующие традиционные системы.

Помимо обеспечения языкового обслуживания Совета, его постоянных комитетов и Аэронавигационной комиссии, Секретариат активно занимается удовлетворением потребностей в лингвистическом обслуживании 41-й сессии Ассамблеи, в том числе в отношении документации, найма внештатных переводчиков, а также информационных технологий и оперативной поддержки.

Управление информационной безопасностью и ИСТ

Достигнут значительный прогресс в отношении стратегии ИКАО в области информационно-коммуникационных технологий (ИСТ). В ходе 223-й сессии Совета Секретариат сделал в Совете неофициальную презентацию о стратегии ИКАО в сфере ИСТ, и в ходе нескольких других презентаций и устных докладов представил Совету также обновленную информацию о ходе осуществления этой стратегии. Последняя версия стратегии в сфере ИСТ, являющаяся результатом интенсивной работы, проведенной Секретариатом в сотрудничестве с Международным вычислительным центром Организации Объединенных Наций (МВЦ ООН) и консалтинговым партнером МВЦ ООН – компанией Deloitte, учитывает различные аудиторские отчеты и обзоры, включая рекомендации внешнего ревизора (Федеральное аудиторское управление Швейцарии) и Консультативного комитета по оценке и аудиту (ЕААС), а также соответствующие корпоративные риски ИКАО.

Цифровая трансформация была определена как важнейший компонент стратегии в сфере ИСТ, который, как ожидается, выведет ИКАО на устойчивый, современный и инновационный путь к полной цифровизации ее операций и услуг. В этой связи были представлены ключевые проекты, предусматривающие дополнительное финансирование в бюджете на следующий трехлетний период. Реализованные проекты включают: перенос системы электронной почты ИКАО на платформу Microsoft Office 365; внедрение различных модулей Inspira в рамках проекта управления человеческим капиталом; проект управления восстановлением в чрезвычайных ситуациях; разделение электронной почты сотрудников представительств и Секретариата и систему управления лингвистическим обслуживанием (LSMS). Перенос системы электронной почты ИКАО на облачную платформу Microsoft Office 365 был осуществлен в целях повышения надежности, безопасности и возможностей электронной почты сотрудников ИКАО.

Помимо вышеупомянутых изменений, связанных с ИСТ, Организация достигла общего уровня зрелости 2,0 в области информационной безопасности. ИКАО продолжает идти по пути достижения целевого уровня 2,5 к тому времени, когда ее трехлетняя дорожная карта информационной безопасности на 2020–2022 годы будет полностью реализована. Целевой уровень основан на отраслевом стандарте ИСО 27001:2013 и комплексной модели технологической зрелости (СММИ). Секретариат развернул

свою образовательную кампанию 2022 года по повышению осведомленности о мерах безопасности и начал кампанию по борьбе с фишингом, которая будет проводиться на ежеквартальной основе.

Финансы

Деятельность по генерированию доходов

С 1 января по 31 мая 2022 года платформа электронной библиотеки ИКАО приняла более 113 000 посетителей. За тот же период на платформе зарегистрировалось около 12 880 пользователей из всех регионов ИКАО. Электронная библиотека ИКАО, разработанная для предоставления бесплатного публичного веб-доступа к публикациям ИКАО, на сегодняшний день обеспечивает доступ к более чем 466 публикациям.

ОБЗОР ДЕЙСТВИЙ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ДО 30 ИЮНЯ 2022 ГОДА ПО РЕЗОЛЮЦИЯМ 40-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

A40-1. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации

На своей 39-й сессии Ассамблея ИКАО согласовала расширение жизненного цикла Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) путем проведения раз в три года незначительного и раз в шесть лет существенного обновления в целях обеспечения его стабильности. В то время как шестое издание ГАНП, одобренное 40-й сессией Ассамблеи ИКАО, представляет собой существенное обновление, седьмое издание, предлагаемое 41-й сессии Ассамблеи ИКАО на одобрение, содержит незначительные изменения. В рамках ожидаемых обновлений предлагается улучшить механизмы блочной модернизации авиационной системы (ASBU) и дополнить систему показателей эффективности в ключевой области обеспечения безопасности полетов, а также провести сопоставление основных ключевых компонентов и вопросов протокола в Универсальной программе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).

A40-2. Защита записей и данных, имеющих отношение к расследованию авиационного происшествия и инцидента

Группа экспертов по расследованию авиационных происшествий (AIGP) регулярно рассматривает вопросы обеспечения защиты записей, имеющих отношение к расследованию авиационного происшествия и инцидента, но дополнительные поправки к этим положениям не предлагаются. Были приняты некоторые положения, касающиеся доступности информации об авиационном происшествии и инциденте, и предложены дополнительные сопутствующие поправки к Приложению 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* для рассмотрения Аэронавигационной комиссией в ходе текущей сессии.

A40-3. Защита данных и информации о безопасности полетов, собранных для поддержания и повышения уровня безопасности полетов, и записей бортовых самописцев в ходе обычных полетов

Секретариат вместе с Группой по внедрению средств защиты информации о безопасности полетов (SIP IG) в настоящее время работает над решением проблем, поднятых государствами в отношении выполнения положений Приложения 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, касающихся защиты записей бортовых самописцев или их расшифровок в ходе обычных полетов. Предварительное рассмотрение Аэронавигационной комиссией предлагаемой поправки к Приложению 6 запланировано на осеннюю сессию 2022 года.

A40-4. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, периодически пересматривается. В настоящее время никакие поправки к заявлению не требуются.

A40-5. Региональные механизмы поддержки осуществления проектов

Периодически пересматриваются региональные механизмы поддержки осуществления проектов, конкретно связанные с региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG) и региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG). Секретариат продолжает

поддерживать региональные процессы планирования и регулярно предоставлять Аэронавигационной комиссии и Совету доклады о результатах региональных совещаний по планированию.

A40-6. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей

В ходе своей 217-й сессии Совет ИКАО утвердил глобальную систему контроля за обеспечением безопасности полетов (GASOS). В свою очередь, 40-я сессия Ассамблеи приняла резолюцию A40-6 "Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей". Секретариат продолжает оказывать поддержку организациям регионального сотрудничества, используя кооперативные платформы региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональных организаций по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO) и Программу GASOS.

A40-7. Новые участники воздушного движения

Аэронавигационная комиссия и Секретариат начали предварительное обсуждение вопросов повышения воздушной мобильности с целью определить объем возможных работ.

A40-8. Глобальные положения в отношении проектирования, сертификации и эксплуатации гидроаэродромов

На четвертом совещании Группы экспертов по проектированию и эксплуатации аэродромов (ADOP/4) (15-24 февраля 2022 года) члены группы экспертов единогласно согласовали разработку рабочей карты для проектирования, сертификации и эксплуатации гидроаэродромов, включая поэтапный подход, предложенный членом Группы экспертов от Канады. В расчете на то, что Аэронавигационная комиссия утвердит рабочую карту (см. C-MIN 223/5), была начата подготовительная работа, в результате которой на первом этапе будет подготовлен циркуляр ИКАО, после чего будут подготовлены тематические общие Стандарты и Рекомендуемая практика (SARPS) для Приложения 14 "Аэродромы". В общей сложности девять государств и две международных организации выразили интерес к рабочей карте.

A40-9. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

ДОБАВЛЕНИЕ А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

ИКАО продолжает популяризировать свои основные принципы защиты прав потребителей и обновлять свой сборник с изложением различных правил, принятых государствами в области защиты прав потребителей, и, в частности, прав авиапассажиров. Этот сборник представлен на сайте ИКАО² и в настоящее время содержит информацию о 189 государствах-членах и четырех региональных организациях. Государствам и соответствующим заинтересованным сторонам предлагается представить ИКАО свои отзывы и замечания, касающиеся базы данных, и своего опыта применения основных принципов ИКАО.

В декабре 2019 года ИКАО в соответствии с резолюцией A40-9 провела опрос государств-членов на тему оказания помощи пассажирам в случае масштабного нарушения деятельности аэропорта или

² Сборник ИКАО о защите прав потребителей: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>

авиакомпаний и применения основных принципов ИКАО по защите прав потребителей. Многие государства подтвердили пользу принципов, их роль как инструктивного материала и источника мотивации при разработке политики, в нормативной и эксплуатационной практике, особенно при разработке новой национальной политики в области защиты прав потребителей или при анализе и исправлении существующей. Полный отчет о результатах опроса³ опубликован на сайте ИКАО.

ИКАО продолжает пропагандировать и контролировать выполнение долгосрочного концептуального плана ИКАО в области либерализации воздушного транспорта, принятого на Шестой международной авиатранспортной конференции (ATConf/6). На шестнадцатом совещании Группы экспертов по регулированию воздушного транспорта (ATRP/16), проведенном в апреле 2022 года, члены группы экспертов в ходе двух неофициальных брифингов, проведенных Группами экспертов, а также при содействии небольших рабочих групп рассмотрели ход работы по подготовке Конвенции по иностранным инвестициям в авиакомпании. Будущая работа в этой области будет проводиться в рамках рабочей группы, учрежденной Группой экспертов для решения оставшихся вопросов, вызывающих обеспокоенность, в целях обеспечения дальнейшего прогресса по данной теме.

Группа экспертов также признала решающую роль чисто грузовых перевозок во время пандемии COVID-19 и тот факт, что спрос на авиагрузовые перевозки продолжает повышаться ввиду роста объемов электронной торговли. Группа экспертов учредила рабочую группу с целью определить наличие достаточных оснований для того, чтобы рекомендовать Авиатранспортному комитету подготовить определенное международное соглашение, способствующее дальнейшей либерализации авиагрузовых перевозок. Подобная рабочая группа была также учреждена Группой экспертов для проведения комплексной оценки целесообразности подготовки инструктивного материала по вопросам экономического регулирования международных полетов беспилотных авиационных систем, учитывая растущий объем трансграничных полетов.

Региональные практикумы и симпозиумы в марте 2020 и августе 2021 годов проводились в регионах Африки и Ближнего Востока с целью способствовать продвижению политики и инструктивного материала ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта и расширять диалог и обмен информацией с государствами-членами и отраслью в поддержку развития и восстановления авиации после пандемии COVID-19.

В свете беспрецедентного воздействия пандемии и в соответствии с [рекомендацией 11 доклада Целевой группы Совета ИКАО по восстановлению авиации \(ЦГВА\)](#) ИКАО подготовила специальный сборник документов по передовой практике государств при планировании мероприятий на случай чрезвычайной ситуации и координации действий в случае нарушений в работе авиационной системы. Сборник документов представлен на [сайте ИКАО](#). На этой платформе ИКАО сможет обмениваться информацией и передовой практикой государств в случае нарушения деятельности системы гражданской авиации.

В соответствии с резолюцией A40-9 Ассамблеи, содержащей просьбу к Совету улучшить сотрудничество, проводить диалоги и обмен информацией о справедливой конкуренции, ИКАО расширила объем сборника документов о политике и методах в области конкуренции, чтобы включить в него общую информацию о неконкурентных методах деятельности, изложенную в политике ИКАО и в общих законах в сфере конкуренции. В целях продвижения совместимых подходов к регулированию в сборнике документов также рассматриваются различные формы сотрудничества в сфере конкуренции, включая определенные случаи двустороннего сотрудничества и более широкие региональные механизмы. Сборник документов теперь охватывает 189 государств, или 98% членов ИКАО.

³ Опрос на тему оказания помощи пассажирам и применения основных принципов ИКАО по защите прав потребителей: https://www.icao.int/sustainability/Documents/ConsumerProtection/Report_Survey-on-Assistance-to-pax.pdf

С помощью Конференции ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN), которые обеспечивают платформу для повышения эффективности переговоров и консультаций о воздушных сообщениях, ИКАО оказывает поддержку государствам при установлении (и восстановлении) авиасообщений. До пандемии Конференция была проведена в Акабе, Иордания, в декабре 2019 года. Следующее мероприятие было перенесено с декабря 2020 года на декабрь 2021 года, когда оно было проведено в гибридном формате с очень высоким уровнем участия (более 70 государств-участников), выйдя на уровень, достигнутый до пандемии.

ДОБАВЛЕНИЕ В. Налогообложение

ИКАО продолжает вести мониторинг событий и способствовать применению политики Организации в области налогообложения, изложенной в документе *"Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта"* (Дос 8632), путем взаимодействия с государствами-членами и проведения конференций. Обновленное третье издание Дополнения к Дос 8632 было опубликовано в августе 2021 года. Документ содержит подборку ответов государств-членов на вопрос о ходе внедрения ими сводных резолюций о налогообложении.

В марте 2021 года в сотрудничестве с Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) были организованы практикумы по наращиванию потенциала в области экономического надзора и регулирования вопросов устойчивого развития воздушного транспорта в Африке, внимание на которых было уделено количественному росту налогов, и подобные мероприятия будут организованы для других регионов.

ДОБАВЛЕНИЕ С. Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания

Продолжается работа по обновлению политики и инструктивного материала ИКАО по вопросам сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание в целях содействия повышению эффективности и рентабельности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных средств. В частности, в 2020 году было пересмотрено и издано *"Руководство по экономике аэропортов"* (Дос 9562), и проводится комплексный пересмотр *"Руководства по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания"* (Дос 9161).

С целью оценить положение с выполнением государствами политики ИКАО в отношении сборов в 2020 году был проведен онлайн-опрос. Результаты опроса, опубликованные на сайте ИКАО, касались четырех областей: информированность о политике ИКАО, национальные правила и законодательства, относящиеся к сборам за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, выполнение политики ИКАО и формы экономического надзора, принятые государствами. При взаимодействии с региональными бюро ИКАО проводится дальнейшая работа на основе ключевых результатов регионального значения в целях выработки стратегии возможных действий по улучшению.

Кроме этого, посредством совместных с международными и региональными организациями практикумов и вебинаров прилагаются последовательные усилия по повышению осведомленности о политике ИКАО в отношении сборов и уровня ее выполнения государствами. В марте 2021 года в сотрудничестве с Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) были организованы практикумы по наращиванию потенциала в области экономического надзора и регулирования вопросов устойчивого развития воздушного транспорта в Африке, и подобные мероприятия будут организованы для других регионов.

Что касается управления инфраструктурой авиации и ее финансирования, то ведется подготовка дополнительных инструктивных материалов и инструментов, включая завершение проекта отдельного инструктивного материала по проведению экономического обоснования, анализа рентабельности,

анализа экономических последствий и анализа эффективности затрат, в дополнение к ведущейся работе по созданию механизмов возмещения затрат на предоставление метеорологического обслуживания, информации о космической погоде и рассмотрение экономического воздействия беспилотных авиационных систем (БАС) и потенциальных механизмов взимания сборов за предоставление обслуживания системам БАС.

ДОБАВЛЕНИЕ D. Авиационные данные и статистика

На третьем совещании Группы экспертов по авиационным данным и анализу (ADAP/3), прошедшем в июне 2021 года, участники Группы экспертов проанализировали состояние Статистической программы ИКАО и, в особенности, вопросы, касающиеся качества данных и отчетности, охвата, больших данных и принципов системы обеспечения качества, применяемых ИКАО к ее действиям в сфере статистики в соответствии с рекомендациями Организации Объединенных Наций. Группа экспертов также рассмотрела вопросы, связанные с прогнозами перевозок после Covid-19, прогнозами в отношении имеющего свидетельства авиационного персонала и глобальный индекс конкурентоспособности. Эксперты подтвердили, что Статистическая программа ИКАО соответствует потребностям Организации и способствует достижению ее стратегических целей.

Проекты больших данных осуществлялись в сотрудничестве с Организацией Объединенных Наций, международными организациями и научным сообществом. Эти проекты предусматривают: а) анализ авиационных связей, авиатранспортных сетей и конкуренции авиакомпаний с помощью механизма передачи данных по рыночной информации (MIDT); б) интеграцию данных автоматизированного зависимого наблюдения радиовещательным способом (ADS-B) в реальном времени для контроля за изменениями пропускной способности, сборами за аэронавигационное обслуживание, расчетом топливной эффективности и внедрением ASBU; и с) оценку эффективности глобальной электронной торговли "бизнес-потребитель" (B2C).

Тесно сотрудничая с Организацией Объединенных Наций, ее учреждениями и другими международными организациями, ИКАО внесла вклад в подготовку трех томов доклада *"Как COVID-19 меняет мир: статистическая перспектива"*⁴ Комитета по координации статистических действий (CCSA) Организации Объединенных Наций.

Тесное сотрудничество установлено со Всемирным почтовым союзом (ВПС) с целью использовать источники больших данных для эффективного контроля и анализа международных логистических ограничений для электронной торговли.

ИКАО продолжала предоставлять Организации Объединенных Наций данные и показатели в области воздушного транспорта в поддержку ее Целей устойчивого развития, в частности, о транспортных показателях для отслеживания процесса по выполнению задачи 9.1 цели ЦУР 9 ("Развивать качественную, надежную, устойчивую и прочную инфраструктуру, включая региональную и трансграничную инфраструктуру, в целях поддержки экономического развития и благосостояния людей, с особым упором на реальный и равноправный доступ для всех"). В качестве депозитарного агентства показателя Цели устойчивого развития 9.1.2 ("Объемы пассажирских и грузовых перевозок в разбивке по видам транспорта")⁵ ИКАО предоставляла ООН обновленные данные и показатели в марте 2020, 2021 и 2022 годов.

Были проведены практические занятия и семинары по авиационным данным и их анализу в Доминиканской Республике в ноябре 2019 года, в Кот-д'Ивуар в феврале 2020 года и в сентябре 2021 года в режиме онлайн с государствами региона Ближнего Востока (MID).

⁴ <https://unstats.un.org/unsd/ccsa/documents/covid19-report-ccsa.pdf>

⁵ <https://sdgs.un.org/goals/goal9>

Информационные табло воздействия пандемии COVID-19 на воздушные перевозки были представлены в мае 2020 года, чтобы предоставить информационные интерактивные инструменты для мониторинга четырех аспектов воздействия COVID-19 на гражданскую авиацию: эксплуатационные последствия, экономические последствия, использование воздушных судов и уровень перевозок по парам стран. Кроме этого, были подготовлены прогнозные сценарии после Covid-19 в целях обновления долгосрочных прогнозов пассажирских перевозок (LTF) для учета краткосрочных последствий пандемии COVID-19 и последующего долгосрочного восстановления. Это потребовало сочетания обновленных макроэкономических данных и последних оценок шока спроса (измеряемого в показателях изменения коммерческих пассажиро-километров (КПК)) в авиационной отрасли.

ДОБАВЛЕНИЕ Е. Прогнозирование, планирование и экономический анализ

На Одиннадцатом специализированном совещании по статистике (STA/11) была рассмотрена деятельность ИКАО в области прогнозирования и планирования воздушного движения в соответствии с резолюцией А40-9 Ассамблеи, в которой Совет просили обновлять единый комплект долгосрочных прогнозов перевозок (LTF), на основании которого можно подготавливать специальные и/или более подробные прогнозы. LTF обновлялись исходя из базовых показателей 2018 года, и прогнозные сценарии на период после Covid-19 были разработаны с помощью Многодисциплинарной рабочей группы по долгосрочным прогнозам перевозок (MDWG-LTF). Долгосрочные прогнозы LTF ИКАО были предоставлены государствам-членам на сайте ИКАО⁶, а более подробные прогнозы доступны на платформе решений ИКАО для работы с данными о гражданской авиации (iCADS)⁷ для удовлетворения потребностей государств в сфере планирования и внедрения после пандемии.

На совещании STA/11 внимание было также уделено ходу работы по созданию методологической основы⁸ для вспомогательного счета авиации (ASA) в целях измерения экономического вклада авиации в национальную экономику. Методология ASA будет использоваться государствами в качестве стандартной основы для оценки экономического и социального воздействия деятельности гражданской авиации и для обеспечения финансирования и инвестиций в сектор воздушного транспорта.

Был проведен анализ региональных различий в показателях экономической деятельности международных авиакомпаний за 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 и 2019 годы; продолжается анализ данных за 2020 год. Результаты публикуются в виде циркуляров, издаваемых один раз в два года. На основе результатов этих исследований агентству по пропорциональным тарифам Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) направлялись глобальные и региональные взвешенные данные для пропорционального расчета доходов от пассажирских перевозок типа "интерлайн".

Секретариат разработал программу анализа затрат/выгод⁹, позволяющую пользователям оценивать и проводить сравнительный анализ затрат и выгод различных вариантов инвестирования в определенные проекты авиационной инфраструктуры. В эту программу были заложены данные анализа по таким показателям, как чистая стоимость (NPV), внутренняя норма рентабельности (ВНР) и отношение затрат/выгод. Онлайн-приложение "Аэротарифы"¹⁰ было разработано для преобразования бумажного документа "Тарифы на услуги аэропортов и аэронавигационных служб" (Doc 7100) в сетевой инструмент, ставший своего рода аналитической платформой при выработке и сравнительном анализе политики в области взимания сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.

⁶ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Post-Covid-Forecasts-Scenarios.aspx>

⁷ <https://data.icao.int/iCADS>

⁸ <https://www.icao.int/sustainability/Satellite/Pages/default.aspx>

⁹ <https://data.icao.int/CBA/>

¹⁰ <https://data.icao.int/aerotariffs>

ИКАО проводила активный мониторинг экономических последствий¹¹ пандемии COVID-19 для гражданской авиации. Подробные отчеты и скорректированные прогнозы регулярно предоставлялись на общедоступном сайте ИКАО, начиная с 21 февраля 2020 года.

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

A40-10. Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации

На своей 40-й сессии Ассамблея ИКАО вновь подтвердила важность и неотложность глобальных обязательств всех заинтересованных сторон предпринимать действия по коллективному решению проблемы кибербезопасности в гражданской авиации, и приняла Стратегию в области авиационной кибербезопасности. Она также призвала ИКАО разработать план действий в поддержку внедрения Стратегии в области авиационной кибербезопасности и продолжить обеспечивать межотраслевое рассмотрение и координацию вопросов кибербезопасности. Кроме того, она отметила некоторые недостатки в системе рассмотрения кибербезопасности в ИКАО и обсудила ряд критериев, могущих лечь в основу пересмотренной структуры кибербезопасности.

План действий в области кибербезопасности

В соответствии с резолюцией A40-10 ИКАО разработала и опубликовала в ноябре 2020 года план действий в области кибербезопасности для оказания поддержки государствам и заинтересованным сторонам в осуществлении Стратегии в области авиационной кибербезопасности. План действий в области кибербезопасности представляет собой основу для совместной работы ИКАО, государств и заинтересованных сторон и предлагает ряд принципов, мер и действий по достижению целей семи основных положений Стратегии.

Принимая во внимание меняющиеся приоритеты государств-членов из-за продолжающегося кризиса COVID-19 и опыт государств и заинтересованных сторон в осуществлении инициатив в области авиационной кибербезопасности в своих государствах и организациях, ИКАО провела пересмотр Плана действий в области кибербезопасности и опубликовала второе издание документа в январе 2022 года. Пересмотр касался упорядочивания текста документа, с тем, чтобы сделать его более понятным и более кратким. Сюда также входил комплексный пересмотр пунктов действий, которые были уточнены с точки зрения мер, показателей и сроков начала выполнения.

Технико-экономическое обоснование механизма решения проблемы кибербезопасности в ИКАО

На своей 40-й сессии Ассамблея ИКАО приняла к сведению наличие нескольких органов, вовлеченных в решение проблемы кибербезопасности в ИКАО, и выразила обеспокоенность возможным наличием несоответствий, дублирования, непоследовательности и утраты транспарентности. С тем чтобы снять такую обеспокоенность, Ассамблея призвала ИКАО объединить работу этих групп под эгидой всеобъемлющей структуры и обсудила ряд критериев, могущих лечь в основу пересмотренной структуры управления кибербезопасностью.

В ходе своей 218-й сессии Совет одобрил методику подготовки технико-экономического обоснования и анализа недостатков механизма обеспечения кибербезопасности. Первые два этапа подготовки

¹¹ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

обоснования были представлены в ходе 219-й сессии Совета. Совет поручил Секретариату продолжить подготовку и обновление технико-экономического обоснования и делегировал Президенту Совета полномочия учредить Малую рабочую группу из представителей Совета и членов Аэронавигационной комиссии (АНК) для разработки с помощью Секретариата третьего этапа технико-экономического обоснования. Малая рабочая группа активно проводила совещания в период с ноября 2020 года по январь 2021 года, рассмотрела несколько вариантов структуры управления и рекомендовала решение, которое было одобрено на 222-й сессии. Новая структура управления вопросами кибербезопасности в ИКАО предусматривает:

- a) реструктуризацию Исследовательской группы Секретариата по кибербезопасности (SSGC) в группу экспертов по кибербезопасности, отчитывающуюся перед Комитетом по авиационной безопасности;
- b) включение Исследовательской группы по механизму доверия в структуру Групп экспертов АНК;
- c) создание Специального координационного комитета Совета по кибербезопасности (АНССС). В состав Комитета входят по одному представителю от Авиатранспортного комитета, Комитета по авиационной безопасности, АНК и каждой Группы экспертов и экспертной группы ИКАО, которые рассматривают различные элементы кибербезопасности в своих программах работы. Ожидается, что Комитет станет для Совета и всех участников деятельности, связанной с кибербезопасностью в ИКАО, единым центром по всем вопросам, связанным с кибербезопасностью в ИКАО, повысив, тем самым, уровень ответственности, транспарентности, эффективности и координации работы ИКАО по этим темам. В ходе своей 224-й сессии Совет утвердил круг полномочий АНССС.

После принятия решения Совета о новой структуре управления Группа экспертов по кибербезопасности была создана в ходе 225-й сессии Совета, и свое первое совещание она провела в мае 2022 года. АНК на своей 219-й сессии одобрила преобразование Исследовательской группы по механизму доверия в одну из Групп экспертов АНК.

Адекватность документов международного воздушного права с точки зрения борьбы с кибератаками против гражданской авиации

Стратегия в области авиационной кибербезопасности призывает к анализу соответствующих международных правовых документов, чтобы определить существующие или недостающие ключевые юридические положения, касающиеся предотвращения киберинцидентов и судебного преследования в связи с ними и своевременного реагирования на них. Эта задача была соответственно отражена в План действий в области кибербезопасности в качестве пункта действий для ИКАО. Соответственно, SSGC учредила Подгруппу по изучению правовых аспектов (RSGLEG). В состав Подгруппы вошли эксперты в области юриспруденции и кибербезопасности с тем, чтобы обеспечить представленность всех экспертных знаний, необходимых для обсуждения задач Подгруппы. На своем последнем совещании в январе 2022 года RSGLEG не сочла это исследование окончательным. Вместо этого она согласилась с тем, что документ ляжет в основу дальнейшего обсуждения на 38-й сессии Юридического комитета, которая была проведена в марте 2022 года для его рассмотрения.

Инструктивный материал

В соответствии с Планом действий по обеспечению кибербезопасности ИКАО разработала инструктивный материал с целью оказать поддержку государствам и заинтересованным сторонам при решении проблем кибербезопасности в гражданской авиации, включая инструктивные указания по

протоколу "Светофор" (TLP), политике в области кибербезопасности и культуре кибербезопасности в гражданской авиации.

Повышение осведомленности и информационно-разъяснительная деятельность

Повышение уровня осведомленности государств и заинтересованных сторон о важности решения проблем кибербезопасности в гражданской авиации является основной деятельностью ИКАО. Организация участвовала и продолжает активно участвовать в организации национальных, региональных и международных конференций, совещаний и вебинаров и в их работе с тем, чтобы способствовать сотрудничеству между всеми заинтересованными сторонами в сфере кибербезопасности и киберустойчивости; способствовать реализации Стратегии в области авиационной кибербезопасности и Плана действий по обеспечению кибербезопасности; и распространять среди государств-членов информацию о важности принятия и ратификации 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) 2010 года, чтобы обеспечить сдерживание киберугроз и применение наказания за совершение кибернападений на гражданскую авиацию.

A40-11. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности

ДОБАВЛЕНИЕ А. Общая политика

В последние годы были извлечены полезные уроки из внедрения Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), и такой опыт учитывается при внесении улучшений в ГПАБ с тем, чтобы таким образом обеспечить непрерывное повышение уровня авиационной безопасности.

В этом контексте в период с апреля по ноябрь 2021 года Отделение ИКАО по внутреннему надзору (ОЮ) провело оценку ГПАБ. Цель оценки заключалась в проведении общего анализа актуальности, целостности, эффективности, действенности и жизнеспособности ГПАБ в деле повышения уровня глобальной авиационной безопасности и предоставлении рекомендаций по улучшению результатов выполнения и повышению эффективности управления ГПАБ. Оценка показала что ГПАБ является полезным и востребованным механизмом, способствующим обеспечению авиационной безопасности, и помогает повысить значимость вопросов авиационной безопасности на политическом уровне.

Однако желательная цель ГПАБ на 2020 год, а именно, достижение 80% государств уровня эффективного внедрения (EI) свыше 65%, не была реализована. Следующая желательная цель ГПАБ заключается в достижении 90% государств показателя EI на уровне более 80% к концу 2023 года. Во всех региональных бюро ИКАО хранятся данные о проверках, касающихся аккредитованных при нем государств, а также график проведения мероприятий УППАБ-МНМ, и бюро сотрудничают с государствами для определения возможностей по оказанию помощи и наращиванию потенциала. Достижимость желательных целей 2023 и 2030 годов будет зависеть только от политической воли и стратегических решений отдельных государств-членов.

В этом отношении была осуществлена масштабная деятельность, способствующая более активному выполнению ГПАБ всеми заинтересованными сторонами и связанная с реализацией различных инициатив Штаб-квартиры ИКАО и ключевой поддержкой со стороны региональных бюро. Многочисленные инициативы по наращиванию потенциала были разработаны и реализованы в поддержку мероприятий ГПАБ. Кроме этого, симпозиумы ИКАО играют важную роль в содействии обмену знаниями в области авиационной безопасности, взаимному обучению и проведению коллегиальной оценки во всех регионах ИКАО. В 2019 году ИКАО провела свой ежегодный Глобальный симпозиум по авиационной безопасности, основное внимание на котором было уделено текущим и будущим инновациям в технологии и процессы обеспечения авиационной безопасности. Симпозиум

проводился за неделю до 40-й сессии Ассамблеи ИКАО. В 2020 году темой Симпозиум было "Совершенствование культуры авиационной безопасности через понимание ее взаимосвязей", и в 2021 году Симпозиум был посвящен теме "AVSEC. Работа в необычном режиме". Симпозиум 2021 года включал в себя специальные сессии в ознаменование 20-й годовщины нападения 11 сентября 2001 года. В каждом Симпозиуме приняли участие многочисленные представители государств и отрасли. Благодаря такому активному глобальному участию ГПАБ остается краеугольным камнем приоритетов государств в области авиационной безопасности.

Секретариат продолжил ежеквартально на защищенном портале ИКАО, посвященном ГПАБ, предоставлять государствам и другим заинтересованным сторонам доступ к данным по внедрению ГПАБ. Кроме того, Секретариат участвовал в нескольких вебинарах и мероприятиях, организованных различными региональными и отраслевыми организациями, чтобы представить информацию о проводимой в этом отношении работе.

После рассмотрения результатов оценки ГПАБ, проведенной ОЮ, Совет ИКАО одобрил три рекомендации ОЮ и План действий руководства ИКАО, отметив, что их выполнение связано с последствиями в плане ресурсов. Совет также согласился, что доклад ОЮ об оценке может стать отправной точкой для улучшения хода выполнения ГПАБ и его обновления на основе опыта, полученного в период 2017–2022 годов. Совет также отметил необходимость возобновления работы Специальной группы по ГПАБ для рассмотрения рекомендаций в докладе об оценке.

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ С. Осуществление технических мер по обеспечению безопасности

В резолюции А40-11 подчеркивается важность формирования прочной культуры авиационной безопасности. Ассамблея рекомендовала ИКАО в первоочередном порядке продолжить разработку инструментов для повышения осведомленности об авиационной безопасности и укрепления культуры авиационной безопасности и провозгласила 2020 год "Годом культуры авиационной безопасности" (ГКАБ). С учетом серьезного воздействия пандемии COVID-19, оказанного на авиацию в 2020 году, Совет ИКАО принял решение перенести проведение ГКАБ на 2021 год (см. С - MIN 220/7).

В письме государствам AS8/23 - 20/125 (от 13 ноября 2020 года) Генеральный секретарь ИКАО призвал государства в сотрудничестве с отраслью и другими организациями поддержать мероприятия по формированию культуры безопасности. Генеральный секретарь также предложил всем заинтересованным сторонам выполнение в 2021 году и в последующий период практических мероприятий и инициатив в области культуры авиационной безопасности для содействия формированию прочной и эффективной культуры безопасности в авиации. Электронный бюллетень EB 2021/018 ИКАО (от 18 мая 2021 года) также содержал информацию о ГКАБ и предложения по поддержке этой инициативы.

В течение 2021 года ИКАО осуществила ряд инициатив и мероприятий в рамках ГКАБ и подготовила различные инструменты и ресурсы ИКАО, касающиеся культуры безопасности. Руководство этой деятельностью осуществляла созданная в Штаб-квартире ИКАО специализированная проектная группа Секретариата ИКАО по ГКАБ в координации с региональными бюро ИКАО и учебными центрами ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ).

Была разработана страница по культуре авиационной безопасности на сайте ИКАО¹², которая будет поддерживаться в качестве постоянного ресурса. На этой странице размещена информация о передовой практике ИКАО, государств, отрасли и других организаций по формированию культуры авиационной безопасности и содержатся инструктивный материал, видеозаписи, брошюры, наборы инструментов, учебные материалы, вопросники, контрольные перечни, часто задаваемые вопросы и статьи, в которых даются рекомендации по формированию культуры авиационной безопасности и примеры передовой практики в этой области. В целях оказания помощи организациям в оценке и повышении своей культуры авиационной безопасности на указанном сайте размещен также перечень вопросов для самооценки. Там также размещены несколько информационных бюллетеней по ГКАБ, в которых освещаются достижения в области развития культуры авиационной безопасности и соответствующие ресурсы.

ИКАО провела множество глобальных мероприятий в поддержку ГКАБ, включая ежегодный Симпозиум AVSEC, состоявшийся в сентябре 2021 года. Симпозиум продолжил успешное мероприятие 2020 года, на котором Генеральным секретарем ИКАО было официально объявлено о начале проведения ГКАБ. На этих мероприятиях высокопоставленные представители государств и отрасли обменялись рекомендациями и передовой практикой в области формирования культуры авиационной безопасности. В феврале 2022 года был проведен виртуальный вебинар ИКАО по культуре авиационной безопасности, на котором Генеральный секретарь ИКАО официально объявил о завершении ГКАБ. На вебинаре были освещены глобальные достижения в области культуры безопасности в 2021 году, а докладчикам предоставилась возможность поделиться своим опытом работы в рамках ГКАБ. На этом вебинаре докладчики также провели обмен мнениями и передовой практикой в области авиационной безопасности, особо отметив различные имеющиеся инструменты, ресурсы и инструктивные материалы, призванные обеспечить, чтобы культура авиационной безопасности постоянно оставалась в центре внимания всех заинтересованных сторон авиации.

Международное сообщество гражданской авиации поддержало усилия по повышению осведомленности об авиационной безопасности и содействию формированию прочной и эффективной культуры безопасности в авиации во всем мире в 2021 году. Краткий документ о глобальных достижениях в рамках ГКАБ доступен только на английском языке на странице культуры авиационной безопасности на сайте ИКАО¹³. В этом документе указаны различные мероприятия, кампании и инициативы в области формирования культуры авиационной безопасности, а также соответствующие примеры передовой практики и инструктивный материал, разработанный и совместно используемый авиационным сообществом.

ИКАО продолжает выпускать продукты, направленные на оказание помощи в формировании культуры авиационной безопасности, включая интерактивные комплекты материалов для электронного обучения в области культуры авиационной безопасности; короткометражный фильм о культуре авиационной безопасности; дискуссионные карточки по культуре авиационной безопасности, предназначенные для использования на учебных занятиях, брифингах и других мероприятиях по оказанию помощи; и адаптируемые (типовые) ресурсы для поддержки местных кампаний по культуре авиационной безопасности.

ИКАО предприняла усилия к тому, чтобы незамедлительно принять Стандарты по активизации реагирования на инсайдерскую угрозу. Поправка 17 к Приложению 17 "Безопасность", принятая Советом в ноябре 2019 года, вступила в силу 30 марта 2020 года. Поправка 17 вытекает из предложений, внесенных на тридцатом совещании Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/30), проведенном с 13 по 17 мая 2019 года, с целью обеспечить соразмерность положений, предусматриваемых в Приложении 17, уровню инсайдерской угрозы для гражданской авиации.

¹² www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx

¹³ [Summary Doc YOSC Achievements.pdf \(icao.int\)](https://www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx?documentid=13)

Поправка включала, в частности, пересмотренные определения термина "проверка анкетных данных" и новые/пересмотренные положения, касающиеся оценок уязвимых мест, программ подготовки и систем сертификации, контроля доступа и досмотра сотрудников.

Секретариат обновил свой соответствующий инструктивный материал в "*Руководстве по авиационной безопасности*" (Doc 8973 – Restricted), чтобы учесть необходимость проверки всего персонала перед входом в охраняемые зоны ограниченного доступа аэропорта, как предписано Стандартом 4.2.5 Приложения 17.

Кроме того, был проведен комплексный анализ существующего инструктивного материала, касающегося инсайдерской угрозы, и более конкретно, досмотра транспортных средств, и внесены соответствующие коррективы.

Кроме того, чтобы предусмотреть внедрение Стандарта 4.2.6, был подготовлен новый инструктивный материал по использованию технологии досмотра, позволяющей обнаружить присутствие взрывчатых веществ.

ДОБАВЛЕНИЕ D. Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Во исполнение положений добавления D к резолюции A40-11 Ассамблеи, касающихся Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) ИКАО, Секретариат ИКАО внес улучшения в УППАБ, направленные на обеспечение единообразного толкования Стандартов Приложения 17 и на привлечение внимания к программе в большей степени с эксплуатационной точки зрения, на своевременное устранение серьезных недостатков, а также на применение основанного на оценке факторов риска подхода к установлению приоритетов плана проверок. Такие улучшения должны были обеспечить эффективное представление государствами-членами информации о соответствии надлежащим целям обеспечения безопасности исходя из оценки факторов риска и нацеленности на получение результатов, и такие улучшения были осуществлены в ответ на рекомендации, предоставленные Исследовательской группой Секретариата по Универсальной программе проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности. Некоторые основные моменты приведены ниже:

- a) определение вопросов протокола (ВП) Механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ), которые оценивают соблюдение каждого ревизованного Стандарта, позволяя, таким образом, создание пересмотренной диаграммы соблюдения для того, чтобы лучше отразить эксплуатационное соответствие Стандартам Приложения 17;
- b) проведение полного анализа вопросов протокола УППАБ-МНМ, чтобы отразить поправку 17 к Приложению 17 и поправку 28 к Приложению 9 "*Упрощение формальностей*";
- c) подготовку полугодового информационного бюллетеня для ревизоров УППАБ-МНМ в целях дальнейшего улучшения мероприятий по переподготовке;
- d) размещение списка Национальных координаторов с их контактной информацией на защищенном портале УППАБ;
- e) обновление "*Руководства по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности*" (Doc 9807) с целью разъяснить методику проведения проверок и четко объяснить обновленный подход к установлению приоритетов действий УППАБ-МНМ, основанный на оценке факторов риска;

- f) пересмотр шаблона плана корректирующих действий в целях улучшения процесса слежения за выполнением государствами рекомендаций по итогам проверки;
- g) изменение полугодичных электронных бюллетеней, выпущенных Секретариатом по вопросу выполнения УППАБ, чтобы определить государства, которые переносят проведение проверок на более поздний срок;
- h) корректировка графика проверок на местах с тем, чтобы предусмотреть больше времени на подготовку к рассмотрению документации.

ДОБАВЛЕНИЕ Е. Программа ИКАО по поддержке внедрения и разработки в сфере авиационной безопасности (ПВР-АБ)

В соответствии с резолюцией А40-11 Ассамблеи, что подтверждено приоритетными целями Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ), одной из целей ИКАО является оказание адресной помощи государствам-членам по устранению выявленных недостатков. Главная цель деятельности по оказанию помощи по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей состоит в том, чтобы оказать поддержку государствам-членам при решении вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC), определенных с помощью программы по проведению проверок в области авиационной безопасности (УППАБ), и оказывать содействие государствам при *внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9 "Упрощение формальностей" и Приложения 17 "Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"*.

Каждый план модернизации в сфере авиационной безопасности (ASIP) разрабатывается с учетом особенностей конкретного государства на основе результатов оценки потребностей этого государства и необходимости оказания ему помощи и может быть подготовлен по итогам проверки, проведенной в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), или по просьбе государства. Для каждого этапа ASIP предусмотрены показатели эффективности, условия и меры по обеспечению качества, которые должны быть выполнены до начала следующего этапа ASIP. Таким образом, способность государства выполнить ASIP зависит от множества факторов, включая способность ИКАО оказать помощь государству и способность этого государства выполнить условия ASIP в целях осуществления более эффективных мер по обеспечению авиационной безопасности. В трехлетний период 2020–2022 годов существовало 13 активно работающих ASIP, и три ASIP были выполнены. Поступил запрос на 5 дополнительных ASIP.

Программа обучения в области авиационной безопасности ИКАО предусматривает проведение шести учебных курсов и восьми семинаров по авиационной безопасности. Чтобы организовать обучение в области авиационной безопасности для всех государств-членов на основе инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*, в рамках программы также осуществляется управление сетью учебных центров ИКАО по авиационной безопасности (ASTC). В настоящее время действуют 36 участников сети ASTC, работающие во всех семи регионах ИКАО, и один новый одобренный ИКАО центр ASTC присоединился к Сети в трехлетний период 2020–2022 годов. За 2020 и 2021 годы в рамках Сети было проведено в общей сложности 47 спонсируемых ИКАО курсов и практикумов по авиационной безопасности, в работе которых приняли участие 576 специалистов по авиационной безопасности из 92 государств-членов.

Кроме того, Секретариат признает необходимость продолжить обновление существующих программ обучения с тем, чтобы они соответствовали действующему изданию Приложения 17, SARPS, касающихся авиационной безопасности в Приложении 9 и в *"Руководстве ИКАО по авиационной безопасности"* (Doc 8973 – Restricted), и разрабатывать новые учебно-методические комплексы в области авиационной безопасности и упрощения формальностей, устраняющие недостатки имеющегося набора программ и учитывающие новые и возникающие угрозы.

ДОБАВЛЕНИЕ G Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности

Резолюции Совета Безопасности ООН, такие как резолюции 2341 (2017), 2368 (2017), 2396 (2017) и 2482 (2019), принятые до резолюции A40-11 и касающиеся вопросов пограничного контроля, авиационной безопасности, критически важной инфраструктуры и борьбы с терроризмом, продолжают регулировать процессы сотрудничества между ИКАО и другими учреждениями Организации Объединенных Наций в рамках Глобального договора Организации Объединенных Наций по координации контртеррористической деятельности. Это сотрудничество является важным компонентом работы ИКАО при противостоянии угрозам в адрес гражданской авиации, поскольку оно позволяет решать проблемы за счет дополнительных действий, основанных на собственной компетенции каждой стороны и ее возможностях в сферах обеспечения авиационной безопасности, упрощения формальностей и пограничного контроля.

В 2020 году ИКАО занималась разработкой, а сейчас участвует во внедрении Программы моделей оценки угроз (Программа ТАМ) Организации Объединенных Наций, возглавляемой Контртеррористическим управлением Организации Объединенных Наций (КТУ ООН). Эта программа имеет большое значение для противостояния внутренним и внешним угрозам в адрес гражданской авиации, поскольку она направлена на оказание поддержки государствам-членам в разработке эффективных процессов межведомственной координации в целях установления общего подхода к национальным оценкам угрозы в контексте авиационной безопасности. Она основана на резолюции 2309 Совета Безопасности, которая призывает государства-члены вести дальнейший диалог между всеми компетентными органами и сотрудничать по вопросам авиационной безопасности, включая обмен связанной с угрозами информацией. Программа ТАМ также дополняет инструктивный материал, содержащийся в *"Заявлении ИКАО о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности"* (Doc 10108 – Restricted), при проведении ведомствами гражданской авиации квалифицированных оценок факторов риска, позволяющих принять наиболее оптимальные меры по уменьшению последствий.

Вместе с КТУ ООН, Исполнительным директором Контртеррористического комитета (ИДКТК) и Управлением Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН) ИКАО, как один из партнеров Программы ООН по отслеживанию поездок в контртеррористических целях оказывает поддержку государствам в наращивании потенциала по предотвращению, обнаружению, расследованию и судебному преследованию террористических и других серьезных преступлений. В рамках Программы деятельность ИКАО, в особенности, на обеспечение надлежащего сбора и анализа предварительной информации о пассажирах (API) и информации с записями регистрации пассажиров (PNR) как важных условий деятельности по отслеживанию поездок в контртеррористических целях. Пятьдесят одно государство приняло участие в Программе, начиная с ее создания в 2019 году. ИКАО работает в тесном сотрудничестве с КТУ ООН и по другим проектам, посвященным беспилотным авиационным системам (БАС), проблемам кибербезопасности и защите критически важной инфраструктуры и уязвимых целей.

ИКАО по-прежнему работает в тесном сотрудничестве с ИДКТК, включая участие в поездках на места в страны с целью оценить выполнение государствами-членами Организации Объединенных Наций резолюций, касающихся борьбы с терроризмом в гражданской авиации, определить эффективность государственных авиационных правил, инструкций и политики, и предоставить рекомендации по повышению уровня наращивания потенциала, в частности, в области авиационной безопасности и API/PNR. ИКАО участвовала в семи поездках на места в рамках ИДКТК в 2019 году и в восьми онлайн-миссиях в 2021 году.

A40-12. Декларация по авиационной безопасности: подтверждение глобального обязательства по повышению уровня внедрения

В целях содействия государствам в повышении уровня осведомленности об угрозах и факторах риска для гражданской авиации ИКАО продолжает поддерживать и координировать деятельность Рабочей группы по угрозам и рискам (WGTR) Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP), которая рассматривает угрозы и факторы риска для авиационной безопасности международной гражданской авиации с глобальной точки зрения. В этой связи в 2019 году было опубликовано второе издание документа ИКАО "*Заявление о глобальном контексте риска в области авиационной безопасности* (Doc 10108 – Restricted), и новое издание должно выйти в 2022 году. Тем временем, WGTR обновила свою оценку возникающих и меняющихся угроз и факторов риска в сфере обеспечения авиационной безопасности, вызванных терроризмом, включая также рекомендацию относительно последствий COVID-19 для авиационной безопасности, подготовленную в сентябре 2020 года. Оценка была опубликована отдельным документом под названием "Обновленный обзор угроз и рисков для гражданской авиации".

Кроме этого, с целью способствовать обмену информацией между государствами Секретариат использует свою сеть координационных центров для обмена своевременной информацией по вопросам безопасности, которая может оказать влияние на национальную, региональную или международную оценку угроз и факторов риска, выполненную соответствующими органами.

Более того, Секретариат постоянно занимается вопросами инноваций в области авиационной безопасности, например, путем разработки и поддержания платформы AVSECPaedia, организации ориентированных на инновации мероприятий, таких как Всемирный симпозиум ИКАО по авиационной безопасности, участия в отраслевых форумах и публикации инструктивного материала по использованию технологий досмотра.

С тем чтобы обеспечить эффективную координацию действий и сотрудничество между авиационной безопасностью и другими дисциплинами, такими как безопасность полетов и упрощение формальностей, Секретариат внедрил согласованный подход к некоторым специальным темам, но признает в некоторых случаях необходимость в более широкой координации деятельности с рядом заинтересованных сторон и экспертных групп.

Эффективная координация осуществлялась в таких областях, как безопасность авиагруза и безопасность полетов. Чтобы обеспечить целостный подход к безопасной перевозке грузов, различные подразделения Секретариата активно поддерживают деятельность Специальной рабочей группы по безопасной перевозке грузов Группы экспертов по производству полётов, которая является междисциплинарной группой, объединяющей опыт Группы экспертов по производству полётов с другими дисциплинами, такими как безопасность грузов (включая опасные грузы), летную годность, безопасность полетов и управление факторами риска, авиационную безопасность и упрощение формальностей.

Координация действия в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности также осуществляется в процессе подготовки Приложений, включая подготовку международных положений, относящихся к деятельности дистанционно пилотируемых авиационных систем. В этом отношении Секретариат предпринял шаги к обеспечению участия Группы экспертов по авиационной безопасности в разработке требований и мер в области авиационной безопасности для будущей части IV. "*Международные полеты. Дистанционно пилотируемые воздушные системы*" Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*".

Для устранения растущей угрозы, создаваемой использованием беспилотных авиационных систем (БАС), Секретариат также разработал инструктивный материал по защите инфраструктуры авиации от беспилотных воздушных судов и предоставлению информации о передовой практике предотвращения,

координации действий, готовности и реагирования. Учитывая междисциплинарный характер этой темы, деятельность различных участников процесса (соответствующие полномочные органы, поставщики аэронавигационного обслуживания (ПАНО), эксплуатанты аэропортов и пр.) координировалась для достижения синергии и единообразия при реагировании на такую угрозу.

Продолжается подобная совместная работа над другими Приложениями, включая том IV. *"Системы обзорной радиолокации и предупреждения столкновений"* Приложения 10 *"Авиационная электросвязь"*, *"Руководство по проектированию аэропортов"* (Дос 9184) и другие документы.

A40-13. Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)

На шестом заседании своей 225-й сессии Совет согласился с пересмотренными в результате консультаций с государствами рекомендациями специальной консультативной группы по МНМ УППКБП, с изменениями, внесенными Аэронавигационной комиссией. Эти рекомендации за счет улучшения данных программы будут способствовать эволюции МНМ УППКБП в программу, в большей степени основанную на фактических данных, учитывающую факторы риска и ориентированную на результат, а также будут повышать уровень координации деятельности и сотрудничества между ИКАО и соответствующими партнерами. Секретариат продолжает определять приоритетность государств для проведения мероприятий УППКБП, используя метод оценки факторов риска, который применяется на универсальной основе на основе процессов, обеспечивающих независимость, стандартизацию и транспарентность.

A40-14. Уменьшение риска распространения болезней посредством, помимо прочего, дезинсекции воздушных судов и методов борьбы с переносчиками инфекций и важная роль CAPSCA (Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения) в реализации этих мер

В резолюции A40-14 Совету поручено продолжать взаимодействовать со Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) по разработке основанных на характеристиках критериев, рекомендаций и инструктивных указаний, касающихся научной модели оценки факторов риска, относящихся к мерам борьбы с переносчиками инфекции, включая дезинсекцию воздушного судна.

В рамках Механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) модель мер борьбы с переносчиками инфекции была разработана и будет расширена для охвата не трансмиссивных инфекционных заболеваний и мер по дезинфекции, таким образом учитывая уроки, извлеченные из пандемии, и потенциальные последствия будущего изменения климата для переносчиков заболеваний и здравоохранения.

Планируется представить 41-й сессии Ассамблеи документ Ассамблеи, касающийся этой резолюции и других предложений по уменьшению риска распространения болезней.

A40-15. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей. Борьба с торговлей людьми

Рабочая группа по борьбе с торговлей людьми Группы экспертов ИКАО по упрощению формальностей разработала комплексную стратегию борьбы с торговлей людьми в авиационном секторе, чтобы снабдить государства, полномочные органы и организации гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов и аэропорты инструктивным материалом и рекомендациями по разработке всеобъемлющих стратегий борьбы с торговлей людьми. Стратегия была согласована на Двенадцатом

совещании Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/12) и одобрена Авиатранспортным комитетом Совета в сентябре 2021 года.

A40-16. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей

ДОБАВЛЕНИЕ А. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей

1 июня 2021 года ИКАО опубликовала письмо государствам ЕС 6/3–21/25, в котором государствам-членам предлагалось заполнить онлайн-вопросник относительно повышения доступности авиационных услуг. Цель вопросника заключалась в сборе информации от государств-членов об их правилах, нормативных актах и политике, касающихся доступности авиационных услуг, в упрощении процесса подготовки Рабочей группой Группы экспертов по упрощению формальностей сборника правил, нормативных актов и политики, касающихся доступности авиационных услуг, и в оказании помощи государствам-членам при внедрении положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, касающихся упрощения формальностей при перевозке лиц с ограниченными возможностями.

В рамках направления *"Упрощение формальностей"* Конференции высокого уровня по COVID-19 (HLCC 2021) участники обсудили вопросы повышения доступности авиационных услуг и подготовили четыре рекомендации, адресованные государствам, в том числе о признании важности Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 9 и повышении уровня внедрения государствами соответствующих положений, учитывая положения *"Руководства по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов"* (Дос 9984). Рекомендации были одобрены Пленарным заседанием Конференции на уровне министров и Советом ИКАО в ходе его 225-й сессии в марте 2022 года.

23 июня 2020 года Совет ИКАО принял поправку 28 к Приложению 9, которая вступила в силу 30 октября 2020 года с датой начала применения 28 февраля 2021 года. Поправка включает в себя новые и пересмотренные положения, относящиеся, помимо прочего, к данным записей регистрации пассажиров (PNR) (в соответствии с резолюцией 2396 (2017) Совета Безопасности ООН), к директории открытых ключей (PKD) ИКАО и недисциплинированным пассажирам.

В рамках поправки 29 к Приложению 9, принятой Советом 9 марта 2022 года, пять Рекомендуемых практик, касающихся упрощения формальностей при перевозке людей с ограниченными возможностями, были повышены до уровня Стандартов, что, таким образом, укрепило международную нормативную базу в этой области. Поправка к Приложению вступит в силу 18 июля 2022 года и начнет применяться с 18 ноября 2022 года. Государства-члены будут обязаны принять меры к тому, чтобы пассажирам-инвалидам оказывалась особая помощь, гарантирующая получение обслуживания, обычно предоставляемого широкой публике, при этом помощь должна оказываться так, чтобы не ущемлять достоинство человека. Обязательными будут меры к тому, чтобы пассажиры с дефектами слуха и зрения имели возможность получать информацию об обслуживании в ходе полета в доступных форматах. Государства должны будут также предпринять меры по предоставлению надлежащих парковочных мест для лиц, нуждающихся в помощи при передвижении, установлению зон посадки и высадки людей с ограниченными возможностями в зданиях терминалов аэропортов и упрощению передвижения в аэропорту, организации свободных от препятствий и доступных маршрутов доступа. Поправка 29 к Приложению 9 содержит новые и пересмотренные определения и SARPS, касающиеся чрезвычайных ситуаций в области здравоохранения, обеспечения безопасности поездки и документов, подтверждающих состояние здоровья, рейсов для оказания помощи и репатриационных рейсов, упрощения формальностей при воздушных перевозках лиц с ограниченными возможностями, помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, торговли людьми, незаконного оборота объектов дикой природы и данных записей регистрации пассажиров (PNR).

"Руководство по упрощению формальностей" (Дос 9957) обновляется Рабочей группой по инструктивному материалу (WGGM) Группы экспертов по упрощению формальностей для включения в него инструктивного материала по новым и пересмотренным SARPS для поправок 28 и 29 к Приложению 9 с учетом новой и пересмотренной международной передовой практики, включая инструктивные указания Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ).

На Двенадцатом совещании Группы экспертов по упрощению формальностей, была создана целевая рабочая группа по Приложению 9, чтобы обеспечить соответствие мер, изложенных в Приложении 9, нынешним и прогнозируемым глобальным условиям в области упрощения формальностей в гражданской авиации. Авиатранспортный комитет одобрил доклад Группы экспертов по упрощению формальностей в сентябре 2021 года.

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

Пересмотренная дорожная карта внедрения Программы идентификации пассажиров (TRIP) ИКАО опубликована на общедоступном сайте ИКАО. Дорожная карта включает новые и пересмотренные SARPS Приложения 9, касающиеся Стратегии TRIP ИКАО, цель которых заключается в том, чтобы нацелить усилия государств-членов на выполнение Стратегии и обеспечение соответствия надлежащим SARPS Приложения 9 и международным техническим требованиям к машиночитываемым проездным документам (МСПД), содержащимся в документе *"Машиночитываемые проездные документы"* (Дос 9303).

Восьмое издание документа Дос 9303, состоящее из 13 частей, было опубликовано в 2021 году на всех языках ИКАО на общедоступном сайте ИКАО. В недавно добавленной части 13 указаны спецификации "видимых цифровых печатей" для обеспечения подлинности и целостности неэлектронных документов сравнительно недорогим, но весьма надежным способом. Информация в неэлектронном документе подписывается криптографическим способом, а подпись кодируется в виде двумерного штрих-кода и печатается в самом документе.

Главным стратегическим аспектом упрощения бесперебойных и бесконтактных процедур является использование цифрового проездного документа, такого как цифровой проездной документ (DTC), технические требования к которому основаны на технологии, уже используемой для выпуска и проверки электронных машиночитываемых проездных документов (электронные МСПД). DTC может упростить распознавание лиц, в особенности при валидации содержания цифрового электронного МСПД, прежде чем он будет введен в системы упрощения формальностей для оформления пассажиров. Для решения проблем, созданных пандемией COVID-19 в отношении пассажирских перевозок, и в соответствии с рекомендациями, предложенными Целевой группой Совета ИКАО по восстановлению авиации (ЦГВА), Секретариат ИКАО с помощью экспертов Международной организации по стандартизации (ИСО) и Рабочей группы по новым технологиям (NTWG) Технической консультативной группы по программе идентификации пассажиров (TAG/TRIP) разработал технические спецификации для видимых цифровых печатей без эксплуатационных ограничений, функционально совместимые на глобальном уровне при удостоверении подлинности свидетельств о вакцинации, тестировании и выздоровлении. Использование VDS-NC было сочтено наиболее целесообразным способом предоставления при пересечении границы достоверных и защищенных данных о состоянии здоровья в связи с пандемией COVID-19.

В помощь государствам и в поддержку внедрения стратегии TRIP ИКАО были проведены виртуальные и онлайн-симпозиумы, семинары и практикумы в период 2020–2022 годов. Шестнадцатый симпозиум по Программе идентификации пассажиров ИКАО (TRIP 2021) проводился онлайн с 25 по 26 мая 2021 года под девизом *"Технологии, меняющие правила игры и обеспечивающие безбарьерное"*

управление границами" и сопровождался первым совместным Форумом ИКАО/ИНТЕРПОЛ по обмену данными о пассажирах, проведенным с 27 по 28 мая 2021 года. Новый и обновленный инструктивный материал о TRIP ИКАО представлен на сайте <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>.

Для оказания помощи государствам путем наращивания потенциала и повышения уровня внедрения положений Приложения 9 ИКАО подготовила для проведения в онлайн-овом и аудиторном форматах три учебных курса под названием "Приложение 9 "Упрощение формальностей", "Стратегия программы идентификации пассажиров (TRIP) ИКАО" и "Оказание помощи пострадавшим от авиационных происшествий и их семьям".

Рабочая группа по борьбе с торговлей людьми Группы экспертов по упрощению формальностей разработала комплексную стратегию борьбы с торговлей людьми в авиационном секторе, чтобы снабдить государства, полномочные органы и организации гражданской авиации, эксплуатантов воздушных судов и аэропорты инструктивным материалом и рекомендациями по разработке всеобъемлющих стратегий борьбы с торговлей людьми. Стратегия была согласована на Двенадцатом совещании Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP/12) и одобрена Авиатранспортным комитетом в сентябре 2021 года.

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

Поправка 29 к Приложению 9, принятая Советом ИКАО 9 марта 2022 года, содержит новую Рекомендуемую практику для эксплуатантов воздушных судов и аэропортов, касающуюся разработки соответствующих планов по оказанию своевременной и эффективной помощи жертвам авиационных происшествий и членам их семей. В рамках поправки положения Рекомендуемой практики 8.46 будут также повышены до уровня Стандарта, обязывающего государства устанавливать законодательство, правила и/или политику в поддержку жертв авиационных происшествий и членов их семей. Поправка вступит в силу 18 июля 2022 года и начнет применяться с 18 ноября 2022 года.

В соответствии с меморандумом о договоренности, подписанным 31 августа 2020 года, ИКАО продолжает сотрудничать с Программой Организации Объединенных Наций по отслеживанию поездок в контртеррористических целях, возглавляемой Контртеррористическим управлением Организации Объединенных Наций (КТУ ООН). Программа применяет единый подход Организации Объединенных Наций, чтобы помочь государствам-членам наращивать свой потенциал по предотвращению, обнаружению, расследованию и судебному преследованию террористических и других серьезных преступлений, включая связанные с ними передвижения, путем сбора и анализа данных API и PNR в соответствии с резолюцией 2396 (2017) Совета Безопасности, SARPS Приложения 9 и другими обязательствами международного права. ИКАО продолжает предоставлять Программе специального технического сотрудника, применяя весь спектр экспертных знаний ИКАО в области систем обмена данными о пассажирах ко всем аспектам выполнения Программы, а именно, законодательным, эксплуатационным, отраслевым и техническим аспектам.

ДОБАВЛЕНИЕ D. Системы обмена данными о пассажирах

В соответствии с резолюцией 2396 (2017) Совета Безопасности ООН ИКАО учредила специальную целевую группу PNR для анализа существующих и разработки новых SARPS для сбора, использования, обработки и защиты данных PNR. 23 июня 2020 года Совет ИКАО принял поправку 28 к Приложению 9, которая вступила в силу 30 октября 2020 года и начала применяться с 28 февраля 2021 года. Эта поправка ввела ряд новых SARPS, касающихся PNR, создавая уверенность в равной степени для государств и отрасли относительно выполнения требований PNR во всем мире.

A40-17. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха

В ходе своей 40-й сессии Ассамблея одобрила экологические тенденции, используемые в качестве основания для принятия решений по экологическим вопросам, и попросила представить 41-й сессии Ассамблеи обновленную информацию по данным вопросам. В ответ на эту просьбу и в поддержку процесса принятия решений на основе данных в трехлетний период был выполнен значительный объем работы по моделированию и анализу с тем, чтобы подготовить обновленную информацию о ряде тенденций в области окружающей среды, включая шум, эмиссию, влияющую на качество местного воздуха (LAQ), и эмиссию, влияющую на глобальный климат.

В сравнении с предыдущей оценкой обновленная информация о тенденциях свидетельствует о более низких значениях долгосрочных прогнозов потребления топлива, авиационного шума и эмиссии LAQ, чем представленные на последней Ассамблее, и большая часть их объясняется различиями в централизованных прогнозах спроса на перевозки, на которые в значительной степени повлияли данные, связанные с пандемией COVID-19. Предыдущий прогноз 2015 года был сделан в период устойчивого глобального экономического роста с ожиданием, что такой рост продолжится с годовыми темпами роста глобального валового внутреннего продукта (ВВП) в размере 2,8 % в течение 10-летнего периода 2015–2025 годов, и в размере 2,6 % в течение 30-летнего периода с 2015 по 2045 годы.

Напротив, текущий прогноз включает в себя воздействие пандемии COVID-19 на восстановление экономики с 2020 года и в долгосрочной перспективе и более медленные годовые темпы роста мирового ВВП в размере 2,4 % в период 2018–2028 годов и 2,5 % в 32-летний период 2018–2050 годов. Эти обновленные сценарии прогнозов перевозок были разработаны с тем, чтобы отразить возможные векторы развития авиационной отрасли по мере ее выхода из текущего состояния спада, обусловленного пандемией, и использовались в качестве основания для текущей оценки экологических тенденций, исследования осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) и анализа Системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA).

Рекомендации Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) внести изменения в том I *"Авиационный шум"* Приложения 16 *"Охрана окружающей среды"* и в том I *"Методики сертификации воздушных судов по шуму"* *Технического руководства по окружающей среде"* (Дос 9501), в том числе с тем, чтобы обеспечить сохранение актуальности и значимости экологических Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), находятся на рассмотрении в Совете. ИКАО продолжает работу по возможным вопросам, касающимся шума и относящимся к воздушным судам с новыми технологиями (включая концепции городской аэромобильности и дистанционно пилотируемые воздушные суда) и отслеживает опыт государств-членов ИКАО в этой сфере.

Рекомендации CAEP внести изменения в том II *"Эмиссия авиационных двигателей"* Приложения 16 и в том II *"Методики сертификации авиационных двигателей по эмиссии"* документа Дос 9501, в том числе с тем, чтобы провести полную реструктуризацию для обеспечения единообразия с инструктивными указаниями Аэронавигационной комиссии по подготовке проектов SARPS и Правилами аэронавигационного обслуживания (PANS), улучшить определение термина "эквивалентная процедура", внести поправки к справочным документам и изменения, обеспечивающие последовательность дат начала применения, находятся на рассмотрении в Совете.

Также были внесены обновления в документ Дос 9889 *"Руководство по качеству воздуха в аэропортах"*, в том числе в информацию об эмиссии нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) воздушного судна, в последнюю рекомендуемую методику расчетов и в моделирование дисперсии (см. С - WP/15309, пп. 1.1–2.3, 3.1 и 4.1–4.2).

A40-18. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

В ответ на просьбу Ассамблеи, изложенную в резолюции A40-18, ИКАО, ее государства-члены и другие заинтересованные стороны приложили значительные усилия к изучению вопроса об осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG) для международной авиации.

В сентябре 2020 и сентябре 2021 годов в рамках этой работы и для активизации сбора данных и обмена информацией о сокращении эмиссии CO₂ в авиационном секторе были проведены обзорные семинары ИКАО на тему сокращения эмиссии CO₂ в авиационном секторе. В ходе этих семинаров государства, лидеры отрасли, исследователи и новаторы обменялись информацией о своих амбициозных планах, решениях и политике в области сокращения эмиссии углерода от международной авиации, включая сферы технологии, эксплуатации и видов топлива. Обзорный семинар 2021 года также включал в себя шесть вебинаров, проведенных до семинара с марта по август 2021 года по различным конкретным темам в области экологически чистых технологий и инноваций.

Кроме того, ИКАО разработала сайт отслеживания результатов, который содержит всю самую свежую, обновленную информацию об инициативах в отношении чистого нулевого уровня эмиссии авиации и инициативах сокращения авиационной эмиссии CO₂ по трем направлениям: технологии, эксплуатация и виды топлива. Так же представлена информация о партнёрских проектах ИКАО в рамках Глобальной коалиции ИКАО за устойчивое развитие авиации. Коалиция является форумом для заинтересованных сторон, цель которого заключается в содействии разработке новых идей и ускорении процесса внедрения инновационных решений для дальнейшего сокращения эмиссии парниковых газов в источнике, на земле или в небе.

С начала 2020 года Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) проводил свою техническую работу по изучению вопроса об осуществимости долгосрочной глобальной желательной цели (LTAG), и работа завершилась на Двенадцатом совещании CAEP в феврале 2022 года. На совещании CAEP единогласно принял свой технический доклад об осуществимости LTAG, включая сценарии, уделив особое внимание потенциалу существенного сокращения CO₂ за счет использования секторальных авиационных мер, охватывающих инновационные авиационные технологии, производство полетов и виды топлива. Признав неоценимый вклад CAEP в обеспечение высоких стандартов и качества работы, Совет согласился использовать доклад в качестве исходной информации для дальнейшего рассмотрения государствами и заинтересованными сторонами.

В ходе процесса консультаций по LTAG с государствами и другими заинтересованными сторонами ИКАО организовала в мае 2021 года и в марте–апреле 2022 года Глобальные авиационные диалоги по LTAG (GLAD) в виде серии из пяти региональных мероприятий в целях обмена информацией и повышения осведомленности о процессе LTAG и технических анализах, а также предоставления возможности для обмена мнениями относительно проведения дальнейшей работы по LTAG и принятия решений на совещании ИКАО высокого уровня по вопросу осуществимости долгосрочной желательной цели сокращения эмиссии CO₂ международной гражданской авиации (20–22 июля 2022 года) и последующей 41-й сессии Ассамблеи.

ИКАО также продолжала работать с государствами-членами с тем, чтобы поддержать разработку и обновление планов действий государств. Эта инициатива стала основным элементом стратегии Организации по наращиванию потенциала и оказанию помощи в поддержку деятельности государств-членов по реализации широкого круга мер по сокращению эмиссии CO₂, отобранных из корзины мер ИКАО. К июню 2022 года 128 государств-членов, на долю которых приходится приблизительно 98% международных авиационных перевозок, добровольно представили ИКАО планы действий. Такие успешные результаты свидетельствуют о высокой заинтересованности и участии государств-членов в этой инициативе, а также о пользе деятельности ИКАО по наращиванию потенциала и оказанию помощи.

Ассамблея призвала государства, представившие планы действий, делиться содержащейся в них информацией и создавать партнерства с другими государствами, чтобы помочь государствам, которые еще не подготовили планы действий. В этом отношении ИКАО способствует установлению "товарищеских партнерств" между государствами, включая разработку проекта соглашения о сотрудничестве, имеющего целью создать типовую структуру, позволяющую государствам помогать другим государствам. На сегодня создано девять партнерств в рамках программы ИКАО "товарищеские партнерства" по оказанию помощи в разработке планов действий государств.

ИКАО продолжала сотрудничать с другими учреждениями Организации Объединенных Наций и международными организациями, участвующими в выработке политических решений, касающихся изменения климата, в ходе процесса Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН). Хотя эмиссия международной авиации и морского сектора не является вкладом, определяемым на национальном уровне (NDC) в соответствии с Парижским соглашением РКИК ООН, она отдельно рассматривается ИКАО и Международной морской организацией (ИМО) в дополнение к целям Парижского соглашения. В этом отношении ИКАО регулярно представляла устные и письменные заявления и организовывала соответствующие совещания и сопутствующие мероприятия и участвовала в них в ходе Конференций сторон РКИК ООН в целях поддержания ведущей роли ИКАО по всем вопросам, имеющим отношение к международной авиации и изменению климата.

ИКАО также продолжала следить за событиями в других учреждениях системы ООН, включая ИМО, Межправительственную группу экспертов по изменению климата (МГЭИК), Всемирную метеорологическую организацию (ВМО), Программу Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП), Всемирную организацию здравоохранения (ВОЗ) и Группу ООН по рациональному природопользованию (ГРП). Благодаря своему вычислителю объема эмиссии углерода Секретариат ИКАО играет ключевую роль в оказании помощи другим организациям системы ООН при оценке доли эмиссии парниковых газов, касающейся поездок воздушным транспортом, в рамках стратегии управления устойчивым развитием во всех организациях системы ООН (см. C-WP/15391, пп. 1.1–3.3).

A40-19. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)

В соответствии с просьбой Ассамблеи, содержащейся в резолюции A40-19, Совет ИКАО осуществлял надзор за внедрением CORSIA при поддержке своего Комитета по климату и окружающей среде (ранее, Консультативная группа по CORSIA (AGC)), своего Технического консультативного органа (ТАВ) и Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР).

До начала 1 января 2021 года экспериментального этапа CORSIA Совет успешно разработал все важные составляющие пакета внедрения CORSIA, а именно: Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) тома IV "*Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)*" Приложения 16 "*Охрана окружающей среды*"; инструктивный материал тома IV "*Порядок демонстрации соответствия требованиям системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA)*" "*Технического руководства по окружающей среде*" (Doc 9501); и пять элементов внедрения CORSIA.

Первое издание тома IV Приложения 16 стало применяться с 1 января 2019 года, с даты начала мониторинга, отчетности и верификации (MRV) эмиссии CO₂ по системе CORSIA. Поправки к тому IV Приложения 16 в настоящее время рассматриваются Советом на основе технических рекомендаций, внесенных в ходе Двенадцатого совещания САЕР в феврале 2022 года. Кроме того, обновления к тому IV *Технического руководства по окружающей среде*, который содержит технический

инструктивный материал в поддержку внедрения SARPS, станут следствием следующего издания тома IV Приложения 16.

Пять элементов внедрения CORSIA, как отражено в различных документах ИКАО, на которые дается непосредственная ссылка в томе IV Приложения 16, содержат материалы, которые важны для внедрения CORSIA. Они были разработаны Советом и одобрены для публикации на веб-странице CORSIA ИКАО www.icao.int/corsia (см. C-WP/15393, пп. 1.1–1.4).

A40-20. Повышение эффективности и действенности ИКАО

ИКАО под руководством Совета и Генерального секретаря сосредоточила свои усилия на повышении эффективности и действенности работы. По указанию Совета в рамках процесса систематического планирования и динамичного подхода к управлению, ориентированному на результаты (RBM) был подготовлен бизнес-план ИКАО на 2023–2025 годы в целях оптимального определения запланированных результатов и целевых показателей; достижения последовательных результатов всей организации (согласно подходу "Единая ИКАО") и мониторинга эффективности; повышения действенности, транспарентности и подотчетности; обеспечения соответствия результатов ресурсам; и содействия подготовке бюджета Регулярной программы. Бизнес-план будет также предоставлен государствам-членам, и его текущая версия в соответствующий трехлетний период будет передаваться на рассмотрение каждой регулярной сессии Ассамблеи. В число главных особенностей бизнес-плана на 2023–2025 годы входят следующие:

- a) он разработан таким образом, чтобы можно было учитывать изменения приоритетов в ходе трехлетнего периода, вызванных непредвиденными обстоятельствами (такими как кризисные ситуации и решения, принятые в ходе конференций высокого уровня), также другие соответствующие изменения во внешней среде, и вносить улучшения на постоянной основе;
- b) содержит новую Трансформационную цель, касающуюся ключевых мероприятий по модернизации, сделать Организацию более эффективной и способной выполнять будущие поставленные задачи;
- c) основан на четкой, логической структуре, состоящей из промежуточных, конечных результатов и действий;
- d) способствует реализации подхода "Единая ИКАО", объединяя действия и используя синергию управлений и региональных бюро в целях достижения каждого предусмотренного планом результата.

Дополнительные конкретные шаги были сделаны к повышению уровня транспарентности; улучшению рабочей обстановки; обновлению информационных табло с помощью операционных данных в режиме реального времени; налаживанию новаторских новых партнерских отношений с внешними заинтересованными сторонами, повышению организационной эффективности и обеспечению того, чтобы основанные на консенсусе результаты оставались основной ценностью и целью ИКАО и ее групп экспертов в предметных областях; и мобилизации дополнительных ресурсов для повышения результативности деятельности, включая:

- a) принятие на себя ведущей роли в разъяснении сфер ответственности Организации перед Ассамблеей, включая разработку системы подотчетности ИКАО;
- b) внедрение и интеграцию системы управления факторами риска и средств внутреннего контроля в программы и мероприятия Организации для дальнейшего повышения ее операционной эффективности и действенности;

- с) реформирование системы управления новой стратегией ИКАО в области людских ресурсов для обеспечения ее соответствия передовой практике, реализуемой в системе Организации Объединенных Наций;
- д) пересмотр стратегии в области информационных и связанных технологий (ИСТ), которая включает в себя инициативу цифровой трансформации, охватывающую все области современных технологий ИСТ с целью оптимизировать и улучшить процессы в рамках ИКАО, в том числе функциональные требования для мониторинга эффективности на основе системы мониторинга эффективности бизнес-плана;
- е) принятие резолюции, призывающей к исчерпывающему и своевременному ответу на письма государствам, а также периодических докладов Ассамблее о полученных ответах на письма государствам, в соответствии с решением, принятым Советом в ходе его 203-й сессии.

ИКАО также ввела процедурные, управленческие и административные реформы с целью оптимизировать методы и процедуры работы Ассамблеи, достигая, таким образом, большей степени подотчетности, транспарентности и эффективности. В частности, были предприняты меры по обеспечению эффективного механизма надзора и независимой процедуры предоставления докладов Совету. Процедуры отчетности были оптимизированы для устранения требования к предоставлению протоколов заседаний вспомогательных органов. Будут также предложены альтернативные варианты представления заявлений государств-членов общего характера (такие как заранее записанные видео сообщения), чтобы оптимизировать использование отведенных периодов времени. Наконец, после 37-й сессии Ассамблеи были введены более современные и эффективные процедуры голосования, например, системы электронного голосования при выборах членов Совета; тем не менее, будут изучены дополнительные возможности повышения эффективности, особенно в отношении процесса рассылки документации.

A40-21. Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года

В ходе своей 40-й сессии Ассамблея ИКАО приняла резолюцию A40-21 "Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года". В течение трехлетнего периода ИКАО оставалась полностью приверженной принципам тесного сотрудничества с государствами и другими заинтересованными сторонами, чтобы способствовать реализации Повестки дня на период до 2030 года в области устойчивого развития, в основном посредством инициатив, кратко описанных ниже.

Учитывая роль ИКАО как официального наблюдателя в Межучрежденческой и экспертной группе по показателям достижения Целей устойчивого развития, а также учреждения ответственного за деятельность по достижению показателя 9.1.2 ЦУР (Объемы пассажирских и грузовых перевозок по видам транспорта) в рамках Повестки дня на период до 2030 года, ИКАО продолжала предоставлять ООН данные и результаты анализов, которые отражены в глобальном ежегодном докладе о ходе достижения целей в области устойчивого развития и на онлайн-платформе Организации Объединенных Наций для контроля за ходом процесса достижения Целей.

В 2020 году ИКАО объединила усилия своих 193 государств-членов и заинтересованных сторон сектора авиации в рамках международного межотраслевого сотрудничества, в результате чего Целевая группа Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) подготовила серию докладов и сопутствующий инструктивный материал, который играл важную роль в деле возвращения мира на путь реализации Повестки дня на период до 2030 года.

Учитывая значение авиации в глобальных усилиях по восстановлению после пандемии COVID-19, ИКАО была приглашена на заседания Исполнительного комитета и Комитета заместителей Организации Объединенных Наций, проведенных в июне и июле 2020 года. Во время этих встреч ИКАО внесла ряд рекомендаций, которые привели к включению интересов гражданской авиации в концептуальную записку Генерального секретаря ООН по COVID-19 и преобразованиям в области туризма, опубликованную в августе 2020 года.

Активное участие ИКАО в ряде форумов и в процессе подготовки организуемых Организацией Объединенных Наций публикаций и докладов предоставили возможности для более убедительной поддержки Целей устойчивого развития и для побуждения авиационной отрасли к скорейшим действиям. В октябре 2021 года ИКАО участвовала во второй Глобальной конференции Организации Объединенных Наций (ООН) по устойчивому транспорту, проведенной в Пекине (Китай), и приняла активное участие в основных подготовительных мероприятиях к Конференции. Кроме этого, ИКАО после принятия резолюции А40-21 продолжала вносить свой ежегодный вклад в подготовку тематических обзоров для Политического форума высокого уровня по вопросам устойчивого развития (HLPF), организуемого ежегодно под эгидой Экономического и Социального Совета (ЭКОСОС) ООН.

Партнерства являются надежным средством пропаганды стратегических целей ИКАО и вкладом в процесс достижения целей устойчивого развития и выполнения повестки дня на период до 2030 года. Значимые меры были предприняты в основном за счет подготовки и публикации Секретариатом Руководящих принципов рамочного партнерства ИКАО и Инструкций Секретариата применительно к соглашениям, меморандумам о взаимопонимании (МОВ) и схожим договоренностям (GSI). Оба инструктивных документа, которые дополняют *Политику в области взаимоотношений ИКАО с внешними сторонами*, содержат материалы, касающиеся политики, процессов и правил в отношении деятельности партнерств ИКАО, для внутреннего пользования сотрудниками Секретариата. Кроме этого, в 2021 году была введена в действие Платформа партнерских связей ИКАО.

В рамках постоянно проводимой деятельности ИКАО, связанной с партнерствами и сотрудничеством в поддержку основной миссии Организации, новые партнерства были организованы между ИКАО и ведущими организациями, включая Межамериканский банк развития (МБР), Международную организацию труда (МОТ), Детский фонд ООН (ЮНИСЕФ), Всемирную продовольственную программу (ВПП), Всемирную туристскую организацию (ВТО ООН) и Всемирный экономический форум (ВЭФ). Многие партнерские мероприятия ИКАО в этот период были сосредоточены на COVID-19 и на расширении возможностей ИКАО по достижению целей, улучшении информационно-разъяснительной и пропагандистской деятельности и на создании возможностей финансирования.

Секретариат ИКАО принял участие в обсуждениях с участием Управления по координации оперативной деятельности в целях развития (УКОР), а также с некоторыми его членами вопроса оценки приглашения, направленного ИКАО заместителем Генерального секретаря Организации Объединенных Наций, присоединиться к Группе Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (UNSDG).

В целях наращивания потенциала для устойчивого развития авиации был подготовлен новый Курс ИКАО по Генеральному планированию в гражданской авиации (САМР) на основе инструктивного материала по принципам национального планирования в авиации. Кроме этого, сам инструктивный материал находится на этапе обновления с целью включить в него планы обеспечения устойчивости и готовности. Аналогичным образом была подготовлена дорожная карта внедрения на основе рекомендаций, подготовленных в результате анализа авиационных потребностей тихоокеанских малых островных развивающихся государств, и продолжается выполнение различных пунктов действий в рамках дорожной карты.

A40-22. Мобилизация ресурсов

На своей 40-й сессии Ассамблея ИКАО приняла резолюцию A40-22 "Мобилизация ресурсов". Резолюция предлагает путь диверсификации базы доноров ИКАО за счет активизации деятельности по мобилизации ресурсов, ориентированной на международные финансовые учреждения и многосторонние банки развития.

Задача мобилизации добровольных фондов в ИКАО стояла в период с 2019 по 2021 годы. В этот период добровольные фонды ИКАО совокупно получили взносы в размере 26,1 млн кан. долл., что представляет собой 43-процентное снижение по сравнению с предыдущим трехлетним периодом 2016–2018 годов (45,6 млн кан. долл.) и 80-процентное увеличение по сравнению с трехлетним периодом 2013–2015 годов (14,5 млн кан. долл.). В течение 2019–2021 годов 22,0 млн кан. долл. (84 %) были внесены государствами и 4,1 млн кан. долл. (16%) другими донорами. Основные финансовые спонсоры добровольных фондов в 2019–2021 годах были Соединенные Штаты Америки (6,9 млн кан. долл.), Китай (6,4 млн кан. долл.), Европейская комиссия (2,2 млн кан. долл.), Республика Корея (1,5 млн кан. долл.) и Саудовская Аравия (1,4 млн кан.долл.).

Что касается вкладов в натуральной форме, то государства-члены оказали поддержку ИКАО за счет предоставления бесплатного персонала, включая прикомандированных на короткий и длительный срок сотрудников, и организации конференций, мероприятий, встреч на высшем уровне, совещаний и практикумов. В течение 2019–2021 годов основными пятью государствами, предоставлявшими бесплатный персонал¹⁴, были Китай (6,0 млн кан.долл.), Франция (2,8 млн кан. долл.), Соединенные Штаты Америки (2,6 млн кан.долл.), Сингапур (2,6 млн кан.долл.) и Турция (1,4 млн кан.долл.).

Секретариат ИКАО подготавливает проект стратегии по мобилизации ресурсов, чтобы повернуть вспять тенденцию к снижению объемов добровольных финансовых взносов и активизировать своевременную мобилизацию качественного, многолетнего, гибкого и своевременного финансирования донорами из государственного и частного секторов для удовлетворения нефинансируемых потребностей, отраженных в бизнес-плане ИКАО на 2023–2025 гг.

A40-23. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке

Выполнение плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (AFI SECFAL) основано на трехэтапной (краткосрочной, среднесрочной и долгосрочной) программе работы, одобренной Руководящим комитетом Плана. Руководящий комитет провел уже 11 совещаний, начиная с момента своего создания в 2015 году, самое последнее было проведено в Нигерии в мае 2022 года. Завершение 31 декабря 2020 года среднесрочного этапа Плана оказало позитивное воздействие на эффективное внедрение государственных систем осуществления контроля за обеспечением авиационной безопасности и соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) Приложения 17 "Безопасность" и положений Приложения 9 "Упрощение формальностей", которые регулируют вопросы пограничного контроля и безопасности. Несмотря на воздействие пандемии COVID-19, в ходе среднесрочного этапа предусмотренные Планом действия и цели, в основном, были достигнуты, что обеспечило хорошую основу для выполнения долгосрочного этапа (2021–2023 гг.). Для обеспечения согласованного подхода к реализации стратегических целей ИКАО программы работы по линии Плана AFI SECFAL, Виндхукской декларации и связанных с ней задач, а также дорожная карта в области авиационной безопасности для стран Африки и Ближнего Востока приведены в соответствии с Глобальным планом обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ).

¹⁴ Эквивалент в кан. долл. вкладов в виде бесплатно предоставляемого персонала.

A40-24. Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи

В целях повышения эффективности в данный отчетный период были разработаны и одобрены Советом новая стратегия и бизнес-модель Управления технического сотрудничества (ТСВ), нацеленные на повышение качества обслуживания, предоставляемые Управлением в координации и сотрудничестве с другими управлениями ИКАО и региональными бюро, и на обеспечение большей пользы для государств – членов ИКАО. Новая стратегия и бизнес-модель включают в себя ряд структурных изменений, таких как перевод Секции снабжения из ТСВ в Административное управление; разработку нового кодекса закупок ИКАО в свете передовой практики Организации Объединенных Наций; внедрение стандартной методики для сквозного управления проектами на основе предполагающего всестороннее сотрудничество принципа "единого процесса" (OSP); введение принципов, берущих свое начало в методике сбалансированной системы учета результатов с расширенными ключевыми показателями эффективности (КПЭ) и стратегическими инициативами; и начало цифрового преобразования ТСВ совместно с разработкой Комплексной системы управления эффективностью и отчетности о ней, предназначенной для систематического сбора информации для целей мониторинга, отчетности, обучения и стратегического планирования.

Исходя из подхода "Единая ИКАО" и в целях перестройки деятельности ИКАО в области технической помощи и технического сотрудничества в рамках новой бизнес-модели, новая политика ИКАО в области поддержки внедрения, оказываемой государствам и одобренной Советом в марте 2022 года, отвечает просьбе Ассамблеи к Секретариату укрепить и согласовать процесс координации и управления Программами технического сотрудничества и технической помощи, проектами, обслуживанием и мероприятиями, четко определив задачи каждого управления во избежание дублирования и избыточности.

В 2020 году ТСВ для оказания поддержки государствам в эффективном внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО приступило в соответствии со стратегией диверсификации доходов Управления на трехлетний период к реализации инициативы, касающейся пакетов внедрения (iPacks), в качестве одного из координируемых ИКАО мероприятий по содействию государствам-членам в процессе их восстановления после пандемии COVID-19. Кроме того, был осуществлен совместный проект по планированию, который, за счет использования информационно-разъяснительной функции региональных бюро и глубокого знания региональных потребностей, определил во всех регионах ряд государств, нуждающихся в поддержке ИКАО, и их конкретные требования, которые могут быть удовлетворены посредством реализации связанных с гражданской авиацией проектов.

A40-25. Реализация стратегий подготовки авиационных специалистов и наращивания потенциала

Проведение курсов подготовки персонала по квалификационной системе способствует наращиванию потенциала в области людских ресурсов, необходимого государствам-членам для достижения стратегических целей ИКАО. Управления и региональные бюро ИКАО, участники программы TRAINAIR PLUS (TPP), отрасль и академические учреждения сотрудничают с Международным информационно-координационным центром подготовки авиационного персонала (GAT) с целью разработать новые курсы или пересмотреть существующие курсы для признания их ИКАО. В течение трехлетнего периода 2019–2021 годов были подготовлены 22 учебно-методических комплекса ИКАО (ITP), 13 были переведены, а 32 были перенесены из аудиторного в онлайн-аудиторный формат. Кроме того, 18 участников ITP (M-ITP) и 57 стандартных учебно-методических комплексов (STP) были подготовлены участниками TPP и признаны ИКАО, а 25 партнерских учебно-методических комплексов (PTP) были приняты Организацией. В настоящее время существует восемь ITP, пять M-ITP, шесть PTP, и 39 STP находятся на стадии разработки.

В каталог курсов ИКАО включено более 300 курсов. С 2019 года глобально проведены 1344 курса, признанных ИКАО, обучение на которых прошли порядка 29 225 слушателей. Квалификацию получили в общей сложности 195 инструкторов, 33 эксперта по валидации систем организации обучения (ISD) и 5 экспертов по оценке, представленные в реестре электронной системы управления для TRAINAIR PLUS (TReMS). В настоящее время портфель онлайн-учебных курсов ИКАО включает 38 курсов, и примерно 12 878 слушателей прошли онлайн-курсы ИКАО.

С 2019 года GAT провел более 90 аттестаций учебных организаций, включая первоначальные и повторные, чтобы обосновать их принятие в члены ТРР, а затем поддерживать обоснованность их членства. В настоящее время GAT ежегодно проводит аттестацию в среднем 30 учебных организаций, чтобы анализировать и определять возможности членов ТРР разрабатывать и реализовывать отвечающие требованиям ИКАО учебно-методические комплексы.

Сотрудничество с научными учреждениями, в частности, способствует привлечению, обучению и удержанию имеющихся и будущих авиационных специалистов. С 2019 года GAT создал 10 партнерств с научными организациями, которые охватывают 14 РТР, включающие онлайн-курсы, академические сертификаты, дипломы и степени магистра на английском, французском, испанском и русском языках.

GAT разработал методику посттренинговой оценки (РТЕ), которая определяет влияние учебных курсов, разработанных в соответствии с инструктивными указаниями, содержащимися в *"Руководстве по разработке учебных программ. Методика компетентностной подготовки кадров"* (Doc 9941). Требуется пересматривать признанные ИКАО учебные курсы, по крайней мере, один раз в три года, чтобы обеспечить сохраняющуюся обоснованность и качество курса с учетом количественной и качественной информации и отзывов, полученных посредством РТЕ. Поэтому GAT сотрудничает с управлениями по вопросам обновления курсов с тем, чтобы обеспечить соответствие курсов ИКАО самым актуальным положениям ИКАО, и поэтому обеспечивает поддержку государствам-членам Организации в наращивании потенциала и развитии человеческих ресурсов.

Резолюция А40-25 Ассамблеи ИКАО призывает государства обмениваться стратегическими планами в области подготовки и повышения квалификации авиационных специалистов, включая практическое применение Дорожной карты ИКАО по подготовке авиационных специалистов и наращиванию потенциала, и оказывать взаимную помощь в обеспечении оптимального доступа к возможностям подготовки авиационных специалистов. GAT подготовил детальный шаблон предоставления консультаций по разработке Дорожной карты и шаблон для реализации предложенных решений. Такой шаблон может быть – и был – адаптирован к требованиям пользователей и включен в проектные предложения ТСВ.

В целях выработки структурированного и комплексного подхода к решению проблемы нехватки авиационных специалистов в Африке, Руководящий комитет Плана осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке (AFI SECFAL) поручил Ассоциации африканских учебных заведений по подготовке авиационных специалистов (ААТО) оценить, при поддержке со стороны GAT, потребности в области авиационной подготовки в Африке. ААТО впоследствии изложила в общих чертах эти потребности в дорожной карте подготовки авиационных специалистов в Африке, которую одобрил Руководящий комитет Плана AFI SECFAL в мае 2019 года в Уганде. В настоящее время GAT оказывает поддержку реализации дорожной карты в регионе Африки-Индийского-океана.

В своем Плана производственно-финансовой деятельности (см. C-WP/15230) и бизнес-плане (см. C-WP/15088) GAT изложил в общих чертах комплексную финансовую и техническую информацию, включая ключевые показатели эффективности и свою миссию, заявление о концептуальном видении и ценностное предложение в своем плане производственно-финансовой деятельности (см. C-WP/15230) и бизнес-плане (см. C-WP/15088).

Чтобы оказать большую помощь государствам-членам в определении потребностей в подготовке персонала GAT разработал новый онлайн-курс под названием "Основы анализа потребностей в обучении (TNA)", который был введен в действие в конце 2021 года. С помощью этого курса сотрудники ведомств гражданской авиации и учебных центров гражданской авиации, ответственные за подготовку персонала, могут получить знания, позволяющие определить необходимость в TNA для устранения недостатков в области повышения эффективности и узнать о действиях, связанных с проведением TNA, исходя из соответствующих положений ИКАО. Этот курс также предназначен для интеграции в комплекс мер по осуществлению (iPack), с тем чтобы предоставить государствам соответствующий инструктивный материал, инструменты и экспертную поддержку для проведения TNA.

A40-26. Коммерческие космические перевозки (CST)

Управление Организации Объединенных Наций по вопросам космического пространства и ИКАО подписали меморандум о взаимопонимании (MOU) в декабре 2019 года в целях тесного сотрудничества по вопросам CST. ИКАО также продолжила участвовать в качестве наблюдателя в Комитете Организации Объединенных Наций по использованию космического пространства в мирных целях (КОПУОС). ИКАО продолжает сотрудничать с государствами и заинтересованными сторонами в этой области, хотя рассмотрение определенных вопросов пришлось отложить из-за пандемии.

A40-27. Инновации в авиации

Под руководством Совета ИКАО определила четыре направления деятельности, связанной с инновациями, которые определяют структуру и рационализируют процесс выполнения резолюции A40-27 следующим образом:

- a) **Взаимодействие с новаторами** (пп. 1, 4 и 5 постановляющей части резолюции A40-27). Это направление касается взаимодействия с различными заинтересованными сторонами, включая отрасль, исследовательские институты и государственные учреждения, и обмена информацией об уроках, извлеченных ведомствами гражданской авиации, имеющими опыт работы по содействию интеграции новых участников и внедрению инноваций в международной гражданской авиации.
- b) **Своевременное включение инноваций в глобальные Стандарты ИКАО** (пп. 2 и 3 постановляющей части резолюции A40-27). Это направление включает в себя изучение вариантов внесения в ИКАО предлагаемых новых стандартов для рассмотрения и ускоренного принятия.
- c) **Анализ процедур ИКАО по подготовке стандартов** (пп. 2 и 3 постановляющей части резолюции A40-27). Решающим компонентом процесса внесения инноваций в работу ИКАО и достижения Стратегических целей Организации является оптимизация долгосрочных процессов и процедур ИКАО. Эти усилия предусматривают анализ процедур Аэронавигационной комиссии, методов работы групп экспертов ИКАО и других экспертных групп, и, при необходимости, совещательных процессов Совета и соответствующих Комитетов.
- d) **Организация Секретариата ИКАО для освоения новых технологий и адаптации его внутренних процессов** (пп. 2, 3 и 4 постановляющей части резолюции A40-27).

Действия, предпринимаемые Секретариатом и представленные в разделе инноваций Годового доклада Совета, направлены на обеспечение выполнения положений, включенных в резолюцию в соответствии с вышеупомянутыми четырьмя направлениями.

A40-28. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области

ДОБАВЛЕНИЕ С. Ратификация международных документов ИКАО

Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанный в Монреале 4 апреля 2014 года (Монреальский Протокол 2014 года), вступил в силу 1 января 2020 года.

21 мая 2021 года было направлено письмо государствам (SL-LE 3/1.20, LE 3/1.21 – 21/38), в котором государствам, которые этого еще не сделали, напомнили о ратификации протоколов 2016 года, вносящих изменения в статьи 50 (а) и 56 Конвенции о международной гражданской авиации и принятых 39-й сессией Ассамблеи ИКАО. По состоянию на 1 мая 2022 года у каждого Протокола имелось 70 ратификаций. Для того, чтобы каждый протокол вступил в силу, требуется сто двадцать восемь ратификаций.

Несмотря на временное закрытие Штаб-квартиры ИКАО в разгар пандемии COVID-19, Управление по правовым вопросам и внешним сношениям (LEB) продолжало выполнять возложенные на Организацию функции депозитария путем введения чрезвычайных мер. Оно также продолжало оказывать поддержку государствам-членам и международным организациям в вопросах ратификации документов международного воздушного права и содействовать этому процессу с помощью административных мер, а также виртуальных юридических семинаров. Президент Совета и Генеральный секретарь поднимают вопрос ратификации документов международного воздушного права в ходе встреч с высокопоставленными государственными должностными лицами государств-членов.

ДОБАВЛЕНИЕ D. Преподавание воздушного права

LEB приняло участие в ряде других мероприятий, направленных, в частности, на содействие ратификации международных договоров по воздушному праву, и/или содействовало их проведению. По приглашению Управления гражданской авиации Португалии LEB провело курс в Лиссабоне 13–15 января 2020 года. LEB также организовало юридический семинар, проводившийся 24–25 февраля 2020 года в Банжуле (Гамбия), и приняло участие в онлайн-практикуме по возникающим угрозам и защите критически важной инфраструктуры, организованном 29 сентября 2020 года Управлением Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН). LEB оказывало помощь Международному информационно-координационному центру подготовки авиационного персонала (GAT) в разработке и проведении курса ИКАО по международному воздушному праву, который способствовал, в частности, ратификации документов международного воздушного права. Этот курс, в котором с 2018 года приняли участие 700 человек, проводился в очном формате в Штаб-квартире и региональных бюро ИКАО, а также в виртуальном формате. В сотрудничестве с LEB Республика Корея провела в Сеуле с 12 по 14 апреля 2022 года организованный в гибридном формате юридический семинар ИКАО, на который зарегистрировалось более 900 участников из 114 государств и на котором рассматривались новые и возникающие угрозы против гражданской авиации и соответствующие инструменты воздушного права.

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

Секретариат внес вклад в работу Целевой группы Совета по восстановлению авиации (ЦГВА) по пересмотру *Руководства ИКАО по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров* (Дос 10117) с точки зрения его применения для осуществления мер

по борьбе с COVID-19 и обеспечения их соблюдения на борту воздушных судов. На основе этого вклада в докладе ЦГВА (распространен среди государств-членов письмом государствам ЕС 2/76 – 20/67 от 8 июня 2020 года с последующим направлением обновленного варианта письмом государствам ЕС 2/76 – 21/64 от 5 октября 2021 года) отмечены действия, которые могут быть предприняты государствами-членами для решения проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров. Они включают подготовку персонала, повышение информированности общественности и пересмотр национального законодательства для обеспечения надлежащего охвата проблемы поведения недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров, связанного с несоблюдением мер по борьбе с COVID-19.

Секретариат следит за развитием событий и отвечает на вопросы, касающиеся Монреальского протокола 2014 года и документа Doc 10117, с точки зрения их применения для осуществления мер по охране здоровья населения и обеспечению безопасности в период пандемии COVID-19, а также обеспечения их соблюдения на борту воздушных судов. В этой связи со времени начала вспышки пандемии COVID-19 и введения мер по охране здоровья населения и обеспечению безопасности участниками Монреальского протокола 2014 года стали более 10 государств-членов. Кроме того, 7 декабря 2021 года Секретариат выступил на Конференции ИАТА по обеспечению безопасности в пассажирском салоне и кратко сообщил о методиках и инструментах ИКАО, которые государства могут использовать в целях решения проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров, в том числе для обеспечения соблюдения мер по охране здоровья населения и обеспечению безопасности в контексте COVID-19. Тенденция недисциплинированного и нарушающего порядок поведения пассажиров на борту воздушного судна, являющегося результатом применения мер по здравоохранению, включая использование масок, была (наряду с содействием ратификации Монреальского протокола 2014 года) одной из возникающих проблем, затрагивающих гражданскую авиацию и обсужденную на Юридическом семинаре ИКАО, проведенном в Сеуле, Республика Корея.

ДОБАВЛЕНИЕ G. Повышение возможностей и эффективности государств в реализации договоров в области воздушного права и обновлении национальных законов и правил

В мае 2019 года Секретариат организовал первый форум консультантов по правовым аспектам деятельности гражданской авиации (CALAF), проводившийся в Сингапуре. В работе форума, который служит платформой для обмена мнениями между юридическими консультантами, в том числе для содействия процессу ратификации международных договоров по воздушному праву, приняли участие более 80 юридических консультантов из 40 государств-членов и одной региональной организации. В 2020 и 2021 годах вместо созыва CALAF проводился обмен информацией между консультантами по правовым аспектам деятельности гражданской авиации (CALEx), который представляет собой виртуальную платформу для совместного использования информации по текущим и возникающим правовым вопросам и обмена ею.

A40-29. Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и авансовых платежей в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции

Никакие дальнейшие действия не требуются.

A40-30. Взносы в Общий фонд за 2020, 2021 и 2022 годы

Генеральный секретарь уведомил государства-члены о начисленных им взносах за 2020 год в письме государствам А 1/8-19/86, письме государствам А 1/8-20/54 и письме государствам А 1/8-20/92; о взносах за 2021 год – в письме государствам А 1/8-20/104, письме государствам А 1/8-21/39 и письме государствам А 1/8-21/59; и за 2022 год – в письме государствам А 1/8-21/77.

A40-31. Фонд оборотных средств

Никакие дальнейшие действия не требуются.

A40-32. Утверждение счетов Организации за 2016, 2017 и 2018 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним

Никакие дальнейшие действия не требуются.

A40-33. Назначение внешнего ревизора

Никакие дальнейшие действия не требуются.

A40-34. Бюджеты на 2020, 2021 и 2022 годы

Раздел А: никакие действия не требуются.

Раздел В: никакие действия не требуются.

Раздел С: никакие действия не требуются.

— КОНЕЦ —