

Doc 9902



Действующие резолюции Ассамблеи

(по состоянию на 28 сентября 2007 года)

Опубликовано с санкции Генерального секретаря

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки, следует направлять в адрес Генерального секретаря.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Во избежание задержек с доставкой заказчиком рекомендуется пользоваться кредитными карточками (MasterCard, Visa или American Express). Информация об оплате кредитными карточками и другими методами приводится в разделе "Как оформить заказ" *Каталога изданий ИКАО*.

International Civil Aviation Organization. Attention: Customer Services Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 514-954-8022; Facsimile: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Botswana. Kags and Tsar Investments (PTY) Ltd., Private Bag 254/525, Gaborone
Telephone: +267 390 4384/8; Facsimile: +267 395 0004; E-mail: ops@kagsandsar.co.bw

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjio, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42; Facsimile: +237 343 89 25;
E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int

Germany. UNO-Verlag CmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22;
E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-1, New Delhi 110091
Telephone: +91 11 65659897; Facsimile: +91 11 22743532

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Mumbai 400 001
Telephone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

India. The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Delhi 110001
Telephone: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsimile: +91 11 2341-7731; E-mail: ebs@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Victor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Via Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, Štátny Podnik, 823 07 Bratislava 21
Telephone: +421 2 4857 1111; Facsimile: +421 2 4857 2105; E-mail: sa.icao@lps.sk

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11, 28027 Madrid; Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Correo e: sssc.ventasoci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

3/08

Каталог изданий ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций. В дополнениях к Каталогу сообщается о новых публикациях, поправках, дополнениях и т. п. Каталог доступен на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящий документ содержит тексты всех резолюций Ассамблеи ИКАО, действовавших на момент закрытия 36-й сессии (сентябрь 2007 года).

Документ состоит из десяти частей, семь из этих частей имеют несколько подразделов (части и подразделы указаны в оглавлении). Текст каждой резолюции помещен в соответствующих части или подразделе. Когда резолюция или часть резолюции относится к нескольким частям или подразделам, полный текст резолюции приводится там, где это считается наиболее уместно, а в других частях или подразделах указаны только ее номер и заглавие.

Настоящий документ, помимо текстов действующих резолюций (части I–X включительно), содержит:

- оговорки, зарегистрированные некоторыми делегациями в отношении принятых Ассамблеей резолюций (начиная с 36-й сессии) (добавление А);
- список резолюций или их частей, утративших силу (добавление В);
- список резолюций, полученных в результате сведения воедино, с указанием их источников (добавление С);
- список резолюций, которые были сведены воедино, с указанием полученной в результате резолюции (добавление D);
- предметный указатель действующих резолюций (добавление E);
- индекс действующих резолюций (добавление F).

Резолюции на русском языке были впервые приняты Ассамблеей на 19-й (чрезвычайной) сессии в 1973 году. Из этого следует, что русские тексты действующих резолюций, принятых этой сессией и всеми последующими сессиями, являются аутентичными. Секретариатом выполнен перевод на русский язык действующих резолюций, принятых всеми сессиями Ассамблеи, начиная с первой по восемнадцатую, а также заголовки утративших силу резолюций, перечень которых содержится в добавлении А.

Резолюции Ассамблеи на арабском языке были впервые приняты Ассамблеей на 24-й сессии. Тексты всех резолюций, принятых на 24-й и последующих сессиях, на арабском языке являются аутентичными.

Резолюции Ассамблеи на китайском языке были впервые приняты Ассамблеей на 33-й сессии. Тексты всех резолюций, принятых на 33-й и последующих сессиях, на китайском языке являются аутентичными.

ФОРМАТ ДОКУМЕНТА

Дос 9902 *"ДЕЙСТВУЮЩИЕ РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ"*

1. Нынешний формат сводного издания *Действующих резолюций Ассамблеи* был установлен в 1987 году после 26-й сессии, которая проходила осенью 1986 года. При этом за основу были взяты аналогичные документы ООН с действующими резолюциями.
2. Через непродолжительное время после регулярной сессии Ассамблеи в качестве рабочего варианта на период подготовки сводного издания распространяется предварительный документ со всеми новыми резолюциями, принятыми на этой сессии.
3. При регулярном обновлении документа *"Действующие резолюции Ассамблеи"*, осуществляемом каждые три года, в соответствующий его раздел с наиболее подходящей тематикой включается текст каждой новой резолюции, а во всех других разделах, к которым данная резолюция может иметь отношение, даются перекрестные ссылки (только номер и название).
4. К примеру, если кого-то интересует политика ИКАО в области набора и укомплектования штатов, он может скорее всего найти материалы на данную тему в части VIII (Организация и персонал) в разделе, озаглавленном "Набор и укомплектование штатов". В этом разделе содержится полный текст трех резолюций [A4-31 "Национальное распределение в Секретариате", A14-6 "Соблюдение принципа справедливого географического представительства на должностях в Секретариате ИКАО и региональных бюро", A24-20 "Соблюдение и выполнение принципа справедливого географического представительства на должностях в Секретариате ИКАО" и A36-27 "Гендерное равенство"].
5. В этом же разделе, озаглавленном "Набор и укомплектование штатов", даны две перекрестные ссылки на резолюции, которые касаются в основном других вопросов, но также затрагивают политику ИКАО в сфере набора и укомплектования штатов:
 - A36-13 представляет собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанной с ней практике, касающейся конкретно авионавигации. Эта резолюция приводится в полном виде в части II (Авионавигация), но в разделе "Набор и укомплектование штатов" дается ссылка на добавление Т к ней, в котором речь идет о техническом секретариате Штаб-квартиры и региональных бюро.
 - В разделе "Набор и укомплектование штатов" также дается перекрестная ссылка на резолюцию A1-51, которая в полном виде приводится в той же части VIII в разделе, озаглавленном "Общая кадровая политика". В пункте 3 этой резолюции говорится об откомандировании персонала Договаривающимися государствами, и он может представлять интерес для тех, кто изучает политику ИКАО в области набора и укомплектования штатов.
6. В этой же части VIII в разделе, озаглавленном "Организационные вопросы", имеется несколько перекрестных ссылок на некоторые резолюции, касающиеся эффективности и действенности Организации. Они затрагивают общую политику ИКАО, поэтому их полный текст уместно разместить в части I (Конституционные вопросы и вопросы общей политики). Перекрестные ссылки на них включены в часть VIII в связи с тем, что кто-то может искать их именно в этой части.
7. В **предисловии** к документу Дос 9902 разъясняется назначение шести **добавлений**.

8. **Добавление А** было включено после 36-й сессии Ассамблеи. В нем даются ссылки на зарегистрированные некоторыми делегациями оговорки в отношении принятых Ассамблеей резолюций.

9. **Добавления В, С и D** могут оказаться полезными, когда необходимо узнать "судьбу" какой-либо резолюции, утратившей силу.

10. Объявить резолюции утратившими силу можно **тремя способами**:

Первый способ: каждые три года при подготовке к регулярной сессии Ассамблеи выпускается рабочий документ, озаглавленный "Резолюции Ассамблеи, утратившие силу". В этом документе содержатся все резолюции, которые за прошедшие после предыдущей Ассамблеи три года "утратили силу", как правило в связи с тем, что предусматриваемые ими действия уже выполнены. В отношении таких резолюций Ассамблея, начиная с 16-й сессии, принимает одну глобальную резолюцию, озаглавленную "Резолюции Ассамблеи, утратившие силу". Эти действия отражены на страницах В-1 – В-17 добавления В.

Второй способ: Ассамблея часто принимает резолюции, заменяющие или сводящие воедино резолюции, принятые ранее по тому же вопросу. Они становятся "утратившими силу" с того момента, как на пленарном заседании принимаются резолюции, их заменяющие. Таким резолюциям посвящены страницы В-18 – В-31 добавления В.

Таким образом, если какая-либо резолюция, касающаяся вопроса, включенного в повестку дня Ассамблеи (например, резолюция, озаглавленная "Сводное заявление о постоянной политике и связанной с ней практике ИКАО, касающейся конкретно авионавигации"), заменяется обновленной резолюцией по данному вопросу, используется второй способ. Если какая-либо резолюция утратила силу, но не заменяется другой резолюцией по тому же вопросу, используется первый способ.

Третий способ, используемый в отношении резолюции, объявляемой утратившей силу, заключается в сведении воедино. **Добавления С и D** помогают проследить "судьбу" резолюций, утративших силу в связи с тем, что они были сведены в одну резолюцию. В **добавлении С** данный вопрос рассматривается с точки зрения новой сводной резолюции, а в **добавлении D** – с точки зрения старых резолюций, утративших силу в связи с включением в сводную резолюцию.

В **добавлениях Е и F** приводятся предметный указатель и индекс действующих резолюций. В **добавлении Е** указаны вопросы, которых касаются различные резолюции. **Добавление Е** может быть полезным для тех, кто интересуется конкретным вопросом, но не знает, какая резолюция ему посвящена. В **добавлении F** приводится обычный индекс с указанием места в документе, где можно найти каждую действующую резолюцию.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Часть I. Конституционные вопросы и вопросы общей политики	I-1
Конвенция о международной гражданской авиации	I-1
Члены ИКАО	I-15
Организация и ее органы	I-17
Постоянные правила процедуры Ассамблеи	I-28
Отношения с Договаривающимися государствами	I-39
Взаимоотношения с международными организациями и другими органами	I-50
Общая политика в отношении специальных программ	I-58
Часть II. Аэронавигация	II-1
Аэронавигационная комиссия, ее вспомогательные органы, технические совещания и участие государств	II-1
Технический секретариат	II-2
Постоянная политика и связанные с ней правила в области аэронавигации	II-2
Приложения, PANS и руководства	II-28
Региональные планы	II-29
Осуществление региональных планов	II-29
Специальные программы	II-32
Летная годность и эксплуатация воздушных судов	II-43
Выдача свидетельств персоналу и подготовка кадров	II-45
Расследование авиационных происшествий	II-52
Единицы измерения	II-52
Наземные средства, обслуживание и персонал	II-52
Технические меры, направленные против актов незаконного вмешательства	II-53
Часть III. Воздушный транспорт	III-1
Постоянная политика в области воздушного транспорта	III-1
Часть IV. Совместное финансирование	IV-1
Часть V. Юридические вопросы	V-1
Часть VI. Техническое сотрудничество	VI-1
Часть VII. Незаконное вмешательство	VII-1
Резолюции общего характера	VII-1
Постоянная политика ИКАО, касающаяся незаконного вмешательства	VII-4
Прочие вопросы, относящиеся к незаконному вмешательству	VII-17
Часть VIII. Организация и персонал	VIII-1
Организационные вопросы	VIII-1
Общая кадровая политика	VIII-1
Набор и укомплектование штатов	VIII-3

	Страница
Назначение и продвижение по службе.....	VIII-7
Разное.....	VIII-8
Часть IX. Языки и административное обслуживание	IX-1
Языки	IX-1
Административное обслуживание	IX-5
Часть X. Финансы.....	X-1
Финансовые положения.....	X-1
Взносы	X-2
Бюджеты.....	X-15
Фонд оборотных средств.....	X-19
Задолженность по взносам	X-21
Счета и ревизия	X-26
Разное.....	X-29
Добавление А.....	A-1
Оговорки к резолюциям, принятым Ассамблеей ИКАО	
Добавление В.....	B-1
Резолюции Ассамблеи, утратившие силу	B-1
Список резолюций или их частей (не указанных в резолюциях A18-1, A21-1, A22-1, A23-1, A24-6, A26-6, A27-6, A29-4, A31-3, A32-4, A33-6, A35-4 и A36-16), утративших силу после 16-й сессии Ассамблеи	B-18
Добавление С.....	C-1
Список резолюций, полученных в результате сведения воедино, с указанием их источников	
Добавление D.....	D-1
Список резолюций, которые были сведены воедино, с указанием полученной в результате резолюции	
Добавление E.....	E-1
Предметный указатель действующих резолюций	
Добавление F.....	F-1
Индекс действующих резолюций	

ЧАСТЬ I. КОНСТИТУЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ И ВОПРОСЫ ОБЩЕЙ ПОЛИТИКИ

КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

A29-1. Празднование 50-летия ИКАО (1994)

Ассамблея,

принимая во внимание, что 7 декабря 1994 года исполняется 50 лет со дня подписания в Чикаго Конвенции о международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что в преамбуле Конвенции о международной гражданской авиации отмечается, что "будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира...", и в статье 44 данной Конвенции указывается, что в задачу ИКАО входит "...разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

принимая во внимание, что Международная организация гражданской авиации, учрежденная Конвенцией о международной гражданской авиации, начиная с 1944 года успешно выполняет вышеупомянутые цели и задачи,

принимая во внимание, что желательно добиться полного признания значительного вклада гражданской авиации в социальное и экономическое благополучие народов мира,

принимая во внимание, что ИКАО в сотрудничестве с государствами и через свои региональные и международные организации продолжает проводить работу, направленную на то, чтобы развитие международной гражданской авиации и впредь способствовало обеспечению международного мира и развития,

1. *одобряет* разработку программы мероприятий, предусматривающей проведение 7 декабря 1994 года в Штаб-квартире ИКАО крупной конференции/заседания с выпуском соответствующих публикаций;

2. *настоятельно призывает* государства – члены ИКАО создавать национальные центры по осуществлению программы мероприятий на национальном уровне, финансируемых из местных ресурсов, для празднования годовщины надлежащим образом;

3. *настоятельно призывает* государства – члены ИКАО в сотрудничестве с региональными бюро ИКАО разработать программу мероприятий, финансирование которых можно было бы обеспечить в рамках соответствующего региона;

4. *уполномочивает* Совет в сотрудничестве с Организацией Объединенных Наций и ее учреждениями провести мероприятия, которые подчеркивали бы роль гражданской авиации в их работе;

5. *объявляет* 7 декабря каждого года, начиная с 1994 года, Днем международной гражданской авиации и поручает Генеральному секретарю проинформировать об этом Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.

A4-3. Политика и программа в отношении изменения Конвенции

Ассамблея,

принимая во внимание, что вторая сессия Ассамблеи поручила Совету изучить Конвенцию и представить Ассамблее в 1950 году предложения относительно ее изменения, а также подготовить план, включая график проведения такого исследования, и

принимая во внимание, что Совет и его вспомогательные органы уже провели глубокие исследования по этому вопросу и пришли к заключению, что по многим из предложенных поправок невозможно принять немедленно решение и что ни по одной из них не требуется какого-либо решения Ассамблеи в 1950 году, и

принимая во внимание, что Совет решил не рекомендовать каких-либо поправок Ассамблее в 1950 году и придерживался мнения, что Ассамблея в 1950 году не должна принимать каких-либо поправок к Конвенции,

принимая во внимание, что Совет запросил мнение Ассамблеи по некоторым принципиальным вопросам, методам и процедурам, которые изложены в части V доклада Совета относительно изменения Чикагской конвенции (A4-WP/20, P/7),

постановляет, что:

1. поправка к Конвенции может быть уместна, если удовлетворяется одно или оба из следующих условий:

- i) когда ее необходимость подтверждается опытом;
- ii) когда она явно желательна или полезна;

2. в ближайшем будущем не следует планировать общего пересмотра Конвенции;

3. изменение Конвенции должно осуществляться только путем внесения конкретной поправки;

4. статью 94 Конвенции следует сохранить в существующем виде;

5. настоящей Ассамблее не следует принимать никакой конкретной процедуры для включения в протоколы об изменении Конвенции;

6. настоящая резолюция не затрагивает обязанности Совета рассматривать в соответствии с настоящей резолюцией какую-либо конкретную поправку, вытекающую из предыдущих резолюций Ассамблеи или предложенную Договаривающимся государством или любым органом Организации, включая поправки (кроме касающихся статьи 94), представленные Совету до четвертой сессии Ассамблеи в соответствии с резолюцией A2-5 Ассамблеи, а также представлять Ассамблее предложения по ним;

7. Совету не следует выдвигать никаких предложений об изменении Конвенции для представления Ассамблее, если только, по мнению Совета, такая поправка не носит срочного характера;

8. любому Договаривающемуся государству, желающему предложить поправку к Конвенции, следует представить ее в письменном виде Совету по крайней мере за шесть месяцев до открытия сессии Ассамблеи, которой она должна быть представлена. Совет рассматривает любое такое предложение и рассылает его Договаривающимся государствам вместе со своими замечаниями или рекомендациями по крайней мере за три месяца до открытия сессии Ассамблеи.

A1-3. Новая статья 93 bis

A8-1. Поправки к статьям 48 а), 49 е) и 61

A8-4. Поправка к статье 45

A13-1. Поправка к статье 50 а)

A14-5. Поправка к статье 48 а)

A17A-1. Поправка к статье 50 а)

A18-2. Поправка к статье 56

A21-2. Поправка к статье 50 а)

A22-2. Поправка, касающаяся аутентичного русского текста Конвенции

A23-2. Новая статья 83 bis

A25-1. Новая статья 3 bis

A27-2. Поправка к статье 56 Конвенции о международной гражданской авиации

A28-1. Поправка к статье 50 а)

A32-2. Поправка к Конвенции о международной гражданской авиации, касающаяся аутентичного китайского текста Конвенции

A16-16. Французский и испанский тексты Конвенции о международной гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А3-2 Совету предлагается принять меры в целях обеспечения Организации текстами Конвенции о международной гражданской авиации на французском и испанском языках исключительно для внутреннего пользования,

принимая во внимание, что Совет во исполнение этой резолюции и для вышеуказанных целей утвердил французский и испанский тексты Конвенции, которые содержатся в документе 7300/3,

принимая во внимание, что Международная конференция по вопросу об аутентичном трехязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) приняла 20 сентября 1968 года в Буэнос-Айресе и открыла для подписания 24 сентября 1968 года Протокол (далее именуемый "Буэнос-Айресский протокол"), к которому прилагается текст указанной Конвенции на французском и испанском языках,

принимая во внимание желательность того, чтобы текст Конвенции на французском и испанском языках, прилагаемый к Буэнос-Айресскому протоколу, вступил в действие в ближайшее возможное время,

1. настоятельно предлагает всем Договаривающимся государствам принять как можно скорее Буэнос-Айресский протокол;

2. постановляет, что текст Конвенции на французском и испанском языках, прилагаемый к Буэнос-Айресскому протоколу, впредь применяется Организацией;

3. рекомендует Договаривающимся государствам использовать в своей переписке на французском и испанском языках для ссылок в их сношениях с Организацией или с другими Договаривающимися государствами только текст Конвенции на этих языках, который прилагается к Буэнос-Айресскому протоколу;

4. отменяет резолюцию А3-2.

A22-2. Поправка к Чикагской конвенции, касающаяся аутентичного русского текста этой Конвенции

Ассамблея Международной организации гражданской авиации,

собравшись на свою двадцать вторую сессию в Монреале 30 сентября 1977 года,

приняв к сведению резолюцию A21-13 об аутентичном русском тексте Конвенции о международной гражданской авиации,

отметив, что Договаривающиеся государства выражают общее желание предусмотреть положение о том, что имеется аутентичный русский текст вышеупомянутой Конвенции,

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

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

заменить существующий текст последнего абзаца Конвенции следующим текстом:

"Совершено в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года на английском языке. Тексты настоящей Конвенции, составленные на русском, английском, испанском и французском языках, являются равно аутентичными. Эти тексты сдаются на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, а заверенные копии направляются этим Правительством Правительствам всех государств, которые могут подписать настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. Настоящая Конвенция открывается для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия";

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

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

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение 94-й ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники названной Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи на хранение его ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

A22-3. Ратификация Протокола, изменяющего заключительное положение Конвенции

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея решила внести поправку к заключительному положению Конвенции, предусматривающую аутентичный текст Конвенции на русском языке,

принимая во внимание, что Ассамблея считает весьма желательным, чтобы упомянутая поправка вступила в силу как можно скорее,

1. *рекомендует* всем Договаривающимся государствам как можно скорее ратифицировать поправку к заключительному положению Конвенции;

2. *порукает* Генеральному секретарю довести эту резолюцию немедленно до сведения Договаривающихся государств для достижения указанных выше целей.

A24-3. Ратификация Протокола, изменяющего заключительное положение Конвенции о международной гражданской авиации

Ассамблея,

ссылаясь на резолюцию A22-3 Ассамблеи относительно ратификации Протокола, изменяющего заключительное положение Конвенции о международной гражданской авиации для обеспечения аутентичного текста Конвенции на русском языке,

считая весьма желательным, чтобы упомянутая поправка вступила в силу как можно скорее,

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства как можно скорее ратифицировать указанную поправку к заключительному положению Конвенции.

A31-29. Ратификация Протокола, изменяющего заключительное положение Конвенции

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея решила внести поправку в заключительное положение Конвенции, предусматривающую аутентичный текст Конвенции на арабском языке,

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

1. *рекомендует* всем Договаривающимся государствам как можно скорее ратифицировать поправку к заключительному положению Конвенции;

2. *порукает* Генеральному секретарю незамедлительно довести эту резолюцию до сведения всех Договаривающихся государств для достижения вышеуказанных целей.

A32-2. Поправка к Конвенции о международной гражданской авиации, касающаяся аутентичного китайского текста Конвенции

Ассамблея Международной организации гражданской авиации,

собравшись на свою 32-ю сессию в Монреале 22 сентября 1998 года,

отмечив, что Договаривающиеся государства выражают общее желание предпринять действия по обеспечению того, чтобы иметь аутентичный китайский текст *Конвенции о международной гражданской авиации*, совершенной 7 декабря 1944 года,

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

1. *утверждает* в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку, которая заменяет существующий текст заключительного абзаца названной Конвенции:

"Совершено в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года на английском языке. Тексты настоящей Конвенции, составленные на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, являются равно аутентичными. Эти тексты сдаются на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, а заверенные копии направляются этим Правительством Правительствам всех государств, которые могут подписать настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. Настоящая Конвенция открывается для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия";

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая предложенная поправка вступает в силу после ее ратификации ста двадцатью четырьмя (124) Договаривающимися государствами;

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

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение 124-й ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;

- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники названной Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи на хранение его ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

**A32-3. Ратификация Протокола, изменяющего
заключительное положение Конвенции
о международной гражданской авиации**

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея решила внести поправку в заключительное положение Конвенции, предусматривающую аутентичный текст Конвенции на китайском языке,

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

1. *рекомендует* всем Договаривающимся государствам как можно скорее ратифицировать поправку к заключительному положению Конвенции;

2. *порукает* Генеральному секретарю незамедлительно довести эту резолюцию до сведения всех Договаривающихся государств для достижения вышеуказанных целей.

**A23-2. Поправка к Чикагской конвенции относительно
передачи определенных функций и обязанностей**

Ассамблея Международной организации гражданской авиации,

собравшись на свою 23-ю сессию в Монреале 6 октября 1980 года,

приняв к сведению резолюции A21-22 и A22-28 об аренде, фрахтовании воздушных судов и обмене ими при выполнении международных полетов,

приняв к сведению проект поправки к *Конвенции о международной гражданской авиации*, подготовленный 23-й сессией Юридического комитета,

отметив, что Договаривающиеся государства выражают общее желание выработать положение о передаче определенных функций и обязанностей государством регистрации государству эксплуатанта воздушного судна в случае аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими или каких-либо подобных действий в отношении таких воздушных судов,

считая необходимым изменить в вышеуказанных целях *Конвенцию о международной гражданской авиации*, заключенную в Чикаго 7 декабря 1944 года,

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

включить после статьи 83 следующую новую статью 83 *bis*:

"Статья 83 *bis*

Передача определенных функций и обязанностей

- a) Несмотря на положения Статей 12, 30, 31 и 32 а), в том случае, когда воздушное судно, зарегистрированное в Договариваемом государстве, эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым подобным договором эксплуатантом, основное место деятельности которого или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в другом Договариваемом государстве, государство регистрации может по соглашению с таким другим государством передать ему все или часть своих функций и обязанностей как государства регистрации в отношении этого воздушного судна, предусмотренных Статьями 12, 30, 31 и 32 а). Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.
- b) Передача не будет иметь действия в отношении других Договариваемых государств до тех пор, пока соглашение между государствами, в котором передача предусматривается, не будет зарегистрировано в Совете и опубликовано в соответствии со Статьей 83 или до того, как о существовании и предмете соглашения не будет непосредственно сообщено властям другого заинтересованного Договариваемого государства или государств государством – стороной соглашения.
- c) Положения пунктов а) и b), упомянутых выше, также применяются к случаям, предусмотренным Статьей 77.:"

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

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

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение девятью восьмой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договариваемые государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;

- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи им на хранение своей ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

A23-3. Ратификация Протокола о включении статьи 83 bis в Чикагскую конвенцию

Ассамблея,

приняв резолюцию A23-2 об изменении Чикагской конвенции путем добавления новой статьи 83 bis,

призывает все Договаривающиеся государства завершить внесение всех необходимых изменений в свое национальное законодательство и как можно скорее ратифицировать данную поправку.

A25-1. Изменение Конвенции о международной гражданской авиации (статья 3 bis)

Ассамблея Международной организации гражданской авиации,

собравшись на свою 25-ю (чрезвычайную) сессию в Монреале 10 мая 1984 года,

приняв к сведению, что международная гражданская авиация может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности,

приняв во внимание, что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире,

приняв во внимание необходимость того, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом,

приняв во внимание, что в соответствии с элементарными соображениями гуманности должна обеспечиваться безопасность и жизнь лиц, находящихся на борту гражданских воздушных судов,

приняв к сведению, что в Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года, Договаривающиеся государства

- признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией;
- обязуются при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов;

- соглашаются не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями Конвенции,

приняв к сведению решимость Договаривающихся государств принять надлежащие меры, направленные на предотвращение нарушения воздушного пространства других государств и использования гражданской авиации для целей, несовместимых с целями Конвенции, и содействовать дальнейшему повышению безопасности международной гражданской авиации,

приняв к сведению, что Договаривающиеся государства выражают общее желание вновь подтвердить принцип неприменения оружия против гражданских воздушных судов в полете,

1. *постановляет*, что поэтому целесообразно изменить *Конвенцию о международной гражданской авиации*, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года;

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

поместить после статьи 3 новую статью 3 *bis*:

"Статья 3 *bis*

- a) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна. Это положение не истолковывается как изменяющее каким-либо образом права и обязательства государств, изложенные в Уставе Организации Объединенных Наций.
- b) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство при осуществлении своего суверенитета имеет право требовать посадки в каком-либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким нарушениям. С этой целью Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим средствам, совместимым с надлежащими нормами международного права, включая надлежащие положения настоящей Конвенции, конкретно пункт а) данной Статьи. Каждое Договаривающееся государство соглашается опубликовывать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов.
- c) Каждое гражданское воздушное судно выполняет приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом b) настоящей Статьи. С этой целью каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые положения в своих национальных законах или правилах с тем, чтобы сделать его выполнение обязательным для любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве или эксплуатируемого эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве. Каждое Договаривающееся государство предусматривает суровые наказания за любое нарушение таких применимых законов или правил и передает дело своим компетентным органам в соответствии со своими законами или правилами.
- d) Каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях,

несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не влияет на пункт а) и не затрагивает пункты б) и с) настоящей Статьи.";

3. *устанавливает* в соответствии с положением упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая предложенная поправка вступает в силу после ее ратификации ста двумя Договаривающимися государствами; и

4. *постановляет*, чтобы Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составил протокол на русском, английском, испанском и французском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

- а) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- б) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- в) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- г) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сто второй ратификационной грамоты;
- д) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- е) Генеральный секретарь уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- ж) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи им на хранение своей ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

A25-2. Ратификация Протокола о включении статьи 3 bis в Чикагскую конвенцию
--

Ассамблея на своей 25-й (чрезвычайной) сессии,

единодушно утвердив поправку к Конвенции о международной гражданской авиации, предусматривающую включение новой статьи 3 bis в упомянутую Конвенцию,

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства в ближайшие практически возможные сроки ратифицировать Протокол, предусматривающий включение статьи 3 bis в Конвенцию о международной гражданской авиации;

просит Генерального секретаря довести настоящую резолюцию до сведения всех Договаривающихся государств.

A27-1. Ратификация Протокола, вводящего статью 3 bis в Чикагскую конвенцию

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея на своей 25-й (чрезвычайной) сессии в 1984 году единогласно утвердила поправку к Конвенции о международной гражданской авиации, вводящую в эту Конвенцию новую статью 3 bis,

принимая во внимание, что в резолюциях A25-2 и A26-2 Ассамблеи, а также в резолюциях Совета от 14 июля и 7 декабря 1988 года содержится призыв ко всем государствам, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать Протокол, вводящий в Конвенцию новую статью 3 bis,

принимая во внимание, что в резолюции A26-2 Ассамблеи отмечается медленный прогресс в ратификации протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции,

принимая во внимание, что новая статья 3 bis воплощает в себе основополагающие принципы, имеющие жизненно важное значение для безопасного развития международной гражданской авиации,

принимая во внимание желательность скорейшего вступления этой статьи в силу,

обращается ко всем Договаривающимся государствам, которые еще не сделали этого, с настоятельным призывом в кратчайшие возможные сроки ратифицировать Протокол, вводящий статью 3 bis в Чикагскую конвенцию.

A25-3. Сотрудничество между Договаривающимися государствами в обеспечении безопасности международной гражданской авиации и в содействии достижению целей Чикагской конвенции

Ассамблея,

принимая к сведению резолюцию A25-1, единодушно принятую в этот день Ассамблеей,

признавая, что безопасность международной гражданской авиации требует признания всеми государствами важности безопасности и жизни лиц на борту гражданских воздушных судов и повышается за счет эффективных мер по координации в отношении вопросов, касающихся аэронавигации,

будучи убеждена, что практические меры по сотрудничеству между Договаривающимися государствами необходимы для обеспечения безопасности международной гражданской авиации и содействия достижению целей Чикагской конвенции,

сознавая целесообразность улучшения координации между военными и гражданскими системами связи и органами управления воздушным движением в целях повышения безопасности гражданской авиации в ходе опознавания и перехвата гражданских воздушных судов,

признавая важность поощрения государств к достижению единообразия правил перехвата гражданских воздушных судов при установлении правил для своих государственных воздушных судов,

1. *призывает* Договаривающиеся государства:

- a) осуществлять в максимальной практически возможной степени сотрудничество в уменьшении необходимости в перехвате гражданских воздушных судов;
- b) осуществлять в максимальной практически возможной степени сотрудничество в совершенствовании координации между военными и гражданскими системами связи и органами управления воздушным движением в целях повышения безопасности международной гражданской авиации в ходе опознавания и перехвата гражданских воздушных судов;
- c) стремиться, насколько это практически возможно, к единообразию правил перехвата гражданских воздушных судов при установлении правил для своих государственных воздушных судов;
- d) стремиться, насколько это практически возможно, к соблюдению единообразных навигационных правил и правил производства полетов летными экипажами гражданских воздушных судов;

2. *порукает* Совету обеспечить продолжение работы, проводимой в рамках его компетентных органов, включая Аэронавигационную комиссию и Юридический комитет.

A29-19. Юридические аспекты использования на всемирной основе связи "воздух – земля"

Ассамблея,

принимая во внимание, что Юридический комитет на своей 28-й сессии рассмотрел вопрос "Юридические аспекты использования на всемирной основе связи "воздух – земля",

принимая во внимание, что Юридический комитет интерпретировал положения пункта а) статьи 30 Чикагской конвенции как признающие суверенитет государств над воздушным пространством на территории этих государств и обуславливающие необходимость регулирования передачи общественной корреспонденции нормами государства, над территорией которого выполняется полет,

принимая во внимание, что Юридический комитет рекомендовал Совету предложить настоящей Ассамблее принять резолюцию, которая отражает рекомендации Юридического комитета,

постановляет:

1. ничто в пункте b) статьи 30 Чикагской конвенции не истолковывается как препятствующее использованию лицами, не имеющими диплома, радиопередающей аппаратуры, установленной на борту воздушного судна, для передачи радиосообщений "воздух – земля", не связанных с безопасностью полетов;
2. все государства-члены должны обеспечивать, чтобы использование такой аппаратуры в указанных целях не запрещалось в их воздушном пространстве;
3. использование такой аппаратуры в указанных целях оговаривается условиями, изложенными в приложении к настоящей резолюции.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Если государство-член является государством регистрации (или государством эксплуатанта в контексте статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации, когда она вступит в силу и будет применяться в отношении конкретных случаев) воздушного судна, радиопередающая аппаратура на борту данного воздушного судна, находящегося на территории или над территорией другого государства-члена, может использоваться для радиосвязи "воздух – земля", не связанной с безопасностью полетов, при следующих условиях:

- i) соблюдение условий разрешения на установку и эксплуатацию указанной аппаратуры, выданного государством регистрации (или государством эксплуатанта) воздушного судна;
- ii) любое лицо может использовать такую аппаратуру для радиосвязи "воздух – земля", не относящейся к безопасности полетов, при условии, что эта аппаратура находится под контролем оператора, имеющего диплом, выданный государством регистрации (или государством эксплуатанта) воздушного судна;
- iii) соблюдение требований Международной конвенции электросвязи и принятого под ее эгидой Регламента радиосвязи, изменяемого время от времени, в том числе об использовании радиочастот, защите от вредных помех другим службам и приоритете авиационных сообщений, относящихся к бедствию, безопасности и регулярности полетов;
- iv) соблюдение любых технических и эксплуатационных условий, содержащихся в применимых нормативных положениях государства-члена, на территории или над территорией которого выполняется полет воздушного судна".

ЧЛЕНЫ ИКАО

A1-3. Поправка к Конвенции (статья 93 <i>bis</i>)
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций рекомендовала лишить правительство Франко в Испании права членства в специализированных учреждениях, созданных Организацией Объединенных Наций или вступивших с ней во взаимоотношения, а также права участвовать в конференциях или другой деятельности, которая может проводиться Организацией Объединенных Наций или этими учреждениями до тех пор, пока в Испании не будет сформировано новое и приемлемое правительство,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея, утверждая проект соглашения между Организацией Объединенных Наций и ИКАО, поставила условием его утверждения соблюдение со стороны ИКАО любых решений Генеральной Ассамблеи в отношении Испании Франко,

соответственно, стремясь выполнить рекомендацию Генеральной Ассамблеи и соблюсти условие Генеральной Ассамблеи в отношении утверждения ею проекта соглашения между Организацией Объединенных Наций и ИКАО, в соответствии с положениями статьи 94 Конвенции утверждает следующую предложенную поправку к Конвенции о международной гражданской авиации:

"Статья 93 *bis*

- a) Независимо от положений вышеуказанных Статей 91, 92 и 93
- 1) государство, правительство которого Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций рекомендовала лишить права членства в международных учреждениях, созданных Организацией Объединенных Наций или вступивших с ней во взаимоотношения, автоматически перестает быть членом Международной организации гражданской авиации;
 - 2) государство, исключенное из членов Организации Объединенных Наций, автоматически перестает быть членом Международной организации гражданской авиации, если только Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций не дополнит свой акт об исключении рекомендацией об обратном;
- b) государство, которое перестает быть членом Международной организации гражданской авиации в силу положений вышеуказанного пункта а), с одобрения Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций может быть вновь допущено в Международную организацию гражданской авиации по его просьбе и с одобрения большинства в Совете;
- c) члены Организации, временно лишены прав и привилегий членства в Организации Объединенных Наций, по требованию последней должны быть временно лишены прав и привилегий членства в данной Организации."

A1-9. Рассмотрение заявлений о приеме в члены ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание целесообразность вступления всех государств в Международную организацию гражданской авиации с тем, чтобы она могла с максимальной пользой содействовать безопасности воздушного движения, а также эффективному и планомерному развитию воздушного транспорта, и

принимая во внимание, что целесообразно ускорить рассмотрение заявлений о приеме в члены, и

принимая во внимание, что статьи 92 а) и 93 Конвенции содержат положения относительно заявлений о приеме в члены, поступивших от некоторых государств, и

принимая во внимание, что после подписания в декабре 1944 года Конвенции была создана Организация Объединенных Наций, и

принимая во внимание, что настоящая Ассамблея утвердила Соглашение о взаимоотношениях между настоящей Организацией и Организацией Объединенных Наций и это Соглашение предусматривает немедленную передачу Организацией в Организацию Объединенных Наций заявлений о приеме, представленных государствами, помимо тех, которые упомянуты в статье 92 а) Конвенции, и

принимая во внимание, что заявления о приеме в члены настоящей Организации могут приниматься от государств, помимо указанных в статье 92 а) Конвенции, в периоды между сессиями Ассамблеи,

постановляет:

если в период между сессиями Ассамблеи поступило какое-либо заявление о приеме в члены настоящей Организации от государства, помимо указанных в статье 92 а) Конвенции, Совет может в соответствии со статьей 93 Конвенции и до представления заявления следующей Ассамблее в соответствии с этой статьей проконсультроваться с государством или государствами, подвергшимся вторжению или нападению во время войны 1939–1945 годов со стороны государства, обратившегося с просьбой о приеме.

ОРГАНИЗАЦИЯ И ЕЕ ОРГАНЫ

A13-1. Поправка к статье 50 а) Конвенции об увеличении числа членов Совета до двадцати семи
--

Ассамблея,

собравшись на свою тринадцатую (чрезвычайную) сессию в Монреале девятнадцатого дня июня 1961 года,

отметив, что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить число членов Совета,

считая правильным предусмотреть шесть дополнительных мест в Совете и соответственно увеличить число членов Совета с двадцати одного до двадцати семи,

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

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

"В статье 50 а) Конвенции выражение "двадцати одного" упраздняется и заменяется выражением "двадцати семи";

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

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

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение пятидесяти шестой ратификационной грамоты;

- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства, которые являются участниками упомянутой Конвенции или подписали ее, о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

**A17A-1. Поправка к статье 50 а) Конвенции об увеличении
числа членов Совета до тридцати**

Ассамблея,

собравшись на свою чрезвычайную сессию в Нью-Йорке одиннадцатого дня марта 1971 года,

отметив, что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить число членов Совета,

считая правильным предусмотреть три дополнительных места в Совете и соответственно увеличить число членов Совета с двадцати семи до тридцати,

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

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

"В статье 50 а) Конвенции второе предложение упраздняется и заменяется на: "Он состоит из тридцати Договаривающихся государств, избранных Ассамблеей";

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

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

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его в день сдачи на хранение восьмидесятой ратификационной грамоты;

- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства, которые являются участниками упомянутой Конвенции, о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

A21-2. Поправка к статье 50 а) Конвенции об увеличении числа членов Совета до тридцати трех
--

Ассамблея,

собравшись на свою двадцать первую сессию в Монреале 14 октября 1974 года,

отметив, что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить число членов Совета,

считая правильным предусмотреть три дополнительных места в Совете и соответственно увеличить число членов Совета с тридцати до тридцати трех, чтобы расширить представительство государств, избранных на втором и, особенно, на третьем этапах выборов,

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

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

"В статье 50 а) Конвенции изменить второе предложение, заменив "тридцати" на "тридцати трех";

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

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

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую *Конвенцию о международной гражданской авиации* или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение восемьдесят шестой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицирующего протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

A28-1. Поправка к статье 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации

Ассамблея,

собравшись на свою двадцать восьмую (чрезвычайную) сессию в Монреале 25 октября 1990 года,

принимая во внимание, что большое количество Договаривающихся государств выражает желание увеличить число членов Совета в целях обеспечения лучшей сбалансированности за счет более широкого представительства Договаривающихся государств,

считая целесообразным увеличить число членов этого органа с тридцати трех до тридцати шести,

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

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

"В статье 50 а) Конвенции изменить второе предложение, заменив "тридцати трех" на "тридцати шести";

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

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

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сто восьмой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

**A28-2. Ратификация Протокола о поправке к статье 50 а)
Конвенции о международной гражданской авиации**

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея на своей двадцать восьмой (чрезвычайной) сессии приняла решение изменить статью 50 а) Конвенции с целью увеличения численного состава Совета,

принимая во внимание мнение Ассамблеи о том, что крайне желательно скорейшее вступление вышеупомянутой поправки в силу,

1. *рекомендует* всем Договаривающимся государствам в срочном порядке ратифицировать поправку к статье 50 а) Конвенции;
2. *порукает* Генеральному секретарю как можно скорее довести настоящую резолюцию до сведения Договаривающихся государств.

A4-1. Обязанности государств – членов Совета

Ассамблея,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства, избранные в Совет в 1947 году, взяли на себя обязательство в полной мере принимать участие в работе Организации,

принимая во внимание, что некоторые избранные таким образом государства не нашли возможности выполнить это обязательство, как это предполагалось во время выборов, и не смогли принять должного участия в работе Совета,

принимая во внимание, что, несмотря на эти трудности, признается, что избрание в Совет предполагает неотъемлемую обязанность со стороны избранных Договаривающихся государств в полной мере участвовать в работе Организации,

постановляет, что:

1. Договаривающееся государство, уведомляя в соответствии с правилом 45* Правил процедуры настоящей Ассамблеи о своем желании выдвинуть свою кандидатуру для избрания в Совет, тем самым заявляет о своем намерении, в случае избрания, назначить и обеспечить постоянное представительство в Штаб-квартире Организации в целях обеспечения участия государств – членом Совета в работе Организации;

2. Совету предлагается докладывать каждой сессии Ассамблеи о любом имевшем место со времени проведения предыдущей сессии Ассамблеи случае невыполнения государством – членом Совета его обязательств, изложенных в предыдущем пункте.

<p>A18-2. Поправка к статье 56 Конвенции об увеличении числа членом Аэронавигационной комиссии до пятнадцати</p>

Ассамблея,

собравшись на свою восемнадцатую сессию в Вене,

отметив, что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить число членом Аэронавигационной комиссии,

считая правильным увеличить число членом этого органа с двенадцати до пятнадцати,

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

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

"В статье 56 Конвенции выражение "двенадцати членом" заменяется на "пятнадцати членом";

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

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

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

* В настоящее время правило 55.

- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение восьмидесятой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

A22-4. Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 56 Конвенции предусматривает, что Аэронавигационная комиссия состоит из пятнадцати членов, назначенных Советом из числа лиц, выдвинутых Договаривающимися государствами, но в этой статье не проводится какого-либо различия в отношении гражданства и не указывается, должны ли такие выдвижения производиться государствами – членами Совета или государствами, не являющимися членами Совета,

принимая во внимание необходимость того, чтобы эти члены были не только профессионально квалифицированными, но также могли отдавать все свое время выполнению своих обязанностей,

принимая во внимание желание Ассамблеи предусмотреть положение относительно возможно наиболее полного участия всех заинтересованных Договаривающихся государств в работе Аэронавигационной комиссии,

принимая во внимание, что в соответствии с требованиями Конвенции вышеуказанные цели могут быть достигнуты путем установления Советом соответствующих процедур,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела резолюции А2-8 (часть пунктов 3 и 4), А4-4 и А10-9 и приняла решение, что в соответствии с резолюцией А15-2 их следует свести воедино и затем аннулировать,

1. *постановляет* предложить Совету при каждом новом назначении в состав Аэронавигационной комиссии прилагать все усилия к тому, чтобы обеспечить выдвижение кандидатур от всех Договаривающихся государств, из числа которых могут быть избраны пятнадцать членов Комиссии;

2. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам, особенно тем, которые не представлены в Совете, приложить дальнейшие усилия с целью выдвижения кандидатур в состав Комиссии;

3. *рекомендует* Совету не назначать более одной кандидатуры от любого Договаривающегося государства, а также учитывать в полной мере желательность того, чтобы все районы мира были представлены в Комиссии;

4. *рекомендует* Совету принять меры в целях обеспечения и поощрения возможно наиболее широкого участия всех Договаривающихся государств в работе Комиссии;

5. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A16-14.

A27-2. Поправка к статье 56 Конвенции о международной гражданской авиации
--

Ассамблея,

отмечив, что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить число членов Аэронавигационной комиссии,

считая целесообразным увеличить число членов этого органа с пятнадцати до девятнадцати человек,

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

1. *одобряет* в соответствии с положениями пункта а) статьи 94 вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

"В статье 56 Конвенции выражение "пятнадцати членов" заменяется на "девятнадцать членов";

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутого пункта а) статьи 94 названной Конвенции, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации 108 Договаривающимися государствами;

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

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение 108-й ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

A7-5. Пересмотренная Конституция Юридического комитета

Ассамблея постановляет,

что настоящим утверждается Конституция Юридического комитета в изложенном ниже виде, которая заменяет Конституцию, утвержденную на первой сессии Ассамблеи (резолюция A1-46).

Юридический комитет: Конституция

"1. Юридический комитет (в дальнейшем именуемый "Комитет") является постоянным Комитетом Организации, утвержденным Ассамблеей и ответственным перед Советом, если иное не предусмотрено настоящей Конституцией.

2. Обязанности и функции Комитета:

- a) консультировать Совет по вопросам, относящимся к толкованию и изменению *Конвенции о международной гражданской авиации*, переданным ему Советом;
- b) изучать и делать рекомендации по таким другим вопросам, относящимся к международному публичному воздушному праву, которые могут быть переданы ему Советом или Ассамблеей;
- c) по поручению Ассамблеи или Совета или по инициативе Комитета, предварительно утвержденной Советом, изучать проблемы, относящиеся к частному воздушному праву, затрагивающие международную гражданскую авиацию, подготавливать проекты конвенций по международному воздушному праву и представлять по ним доклады и рекомендации;
- d) делать рекомендации Совету относительно представительства на сессиях Комитета государств, не являющихся членами ИКАО, и других международных организаций, относительно координации работы Комитета с работой других представительных органов Организации и Секретариата, а также по другим вопросам, которые будут способствовать эффективной работе Организации.

3. Комитет состоит из юридических экспертов, назначенных Договаривающимися государствами в качестве их представителей, и открыт для участия всех Договаривающихся государств.

4. Каждое Договаривающееся государство, представленное на заседаниях Комитета, имеет один голос.

5. Комитет определяет общую программу работы Комитета и предварительную повестку дня каждой сессии, которые утверждаются Советом, при этом, в соответствии с положениями настоящей Конституции, Комитет может во время работы сессии изменить предварительную повестку дня для лучшего проведения его работы. Сессии Комитета созываются в таком месте и в такое время, как это может быть решено или утверждено Советом.

6. Комитет принимает правила процедур. Такие правила и любые поправки к ним, которые затрагивают отношения между Комитетом и другими органами Организации или государствами или другими организациями, подлежат утверждению Советом.

7. Комитет избирает своих должностных лиц.

8. Комитет может учредить подкомитеты, которые собираются или одновременно с Комитетом или, с согласия Совета, в другое время и в других местах, как это считается целесообразным".

A8-1. Поправки к статьям 48 а), 49 е) и 61 Конвенции (сроки созыва сессий Ассамблеи)

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 48 а) Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, предусматривает, что Ассамблея собирается ежегодно, и

принимая во внимание желательность того, что Организация должна иметь возможность проводить сессии Ассамблеи реже, чем раз в год, если это представляется целесообразным, и

принимая во внимание, что необходимо изменить с вышеуказанной целью Конвенцию, и

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 94 а) указанной Конвенции любая предложенная поправка после утверждения двумя третями голосов Ассамблеи вступает в силу в отношении ратифицировавших такую поправку государств после того, как ее ратифицирует установленное Ассамблеей число Договаривающихся государств; установленное таким образом число не должно быть менее двух третей от общего числа Договаривающихся государств,

поэтому в соответствии со статьей 94 а) указанной Конвенции *утверждает* следующие предложенные поправки к указанной Конвенции:

1. в статье 48 а) слово "ежегодно" заменить выражением "не реже одного раза в три года";
2. в статье 49 е) выражение "годовой бюджет" заменить выражением "годовые бюджеты";
3. в статье 61 выражения "годовой бюджет" и "бюджет голосованием" заменить выражениями "годовые бюджеты" и "бюджеты голосованием";

устанавливает, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации сорока двумя Договаривающимися государствами,

постановляет, что:

1. Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит протокол, включающий вышеуказанные поправки, на английском, французском и испанском языках, тексты которого являются равно аутентичными;
2. протокол подписывается Председателем настоящей Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
3. протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
4. заверенные копии протокола направляются всем государствам – участникам упомянутой Конвенции или подписавшим ее;
5. ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
6. протокол вступает в силу для государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сорок второй ратификационной грамоты;

7. Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;

8. Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;

9. в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи на хранение его ратификационной грамоты Международной организации гражданской авиации;

рекомендует всем Договаривающимся государствам принять срочные меры с целью ратификации вышеуказанных поправок.

**A14-5. Протокол об изменении статьи 48 а) Конвенции
о международной гражданской авиации**

Ассамблея Международной организации гражданской авиации,

собравшись на свою четырнадцатую сессию в Риме двадцать первого дня августа 1962 года,

отметив, что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить существующую в настоящее время цифру десять как минимальное число Договаривающихся государств, по просьбе которых может быть проведена чрезвычайная сессия Ассамблеи,

считая правильным увеличить указанное число до одной пятой от общего числа Договаривающихся государств,

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

утверждает четырнадцатого дня сентября тысяча девятьсот шестьдесят второго года в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

"В статье 48 а) Конвенции второе предложение упразднить и заменить на: "Чрезвычайная сессия Ассамблеи может проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе не менее одной пятой от общего числа Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю";

устанавливает в соответствии с положениями статьи 94 а) Конвенции, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации шестьюдесятью шестью Договаривающимися государствами;

постановляет, что Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит тексты протокола на английском, французском и испанском языках, каждый из которых является равно аутентичным, включающего предложенную поправку и излагаемые ниже положения.

Следовательно, в соответствии с вышеуказанным решением Ассамблеи

Генеральный секретарь Организации составил настоящий протокол;

настоящий протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую *Конвенцию о международной гражданской авиации* или присоединилось к ней;

ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

настоящий протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение шестьдесят шестой ратификационной грамоты;

Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;

Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;

в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего настоящий протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

В удостоверение чего Председатель и Генеральный секретарь четырнадцатой сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации, должным образом уполномоченные на это Ассамблеей, подписали настоящий протокол.

Совершено в Риме пятнадцатого дня сентября тысяча девятьсот шестьдесят второго года в форме единого документа на английском, французском и испанском языках, тексты которого являются равно аутентичными. Настоящий протокол сдается на хранение в архивы Международной организации гражданской авиации; Генеральный секретарь Организации разошлет заверенные копии всем Договаривающимся государствам – участникам Конвенции о международной гражданской авиации или государствам, подписавшим ее.

ПОСТОЯННЫЕ ПРАВИЛА ПРОЦЕДУРЫ АССАМБЛЕИ

- Резолюции А6-12 и А12-4 и А14-1.
- Решения 12, 16, 18, 21, 22, 25 и 36-й сессий Ассамблеи (см. доклады Исполнительного комитета на каждой сессии).

Примечание. Текст этих Правил процедуры и поправки к ним не воспроизводятся в настоящем издании. Существующий вариант Постоянных правил процедуры Ассамблеи содержится в Doc 7600.

Решение А22. Русский текст "Постоянных правил процедуры Ассамблеи"

(см. Doc 9210 A22-EX, с. 37, п. 13:1)

Решение A25. Текст "Постоянных правил процедуры Ассамблеи" на арабском языке

(см. Doc 9437 A25-Res., P-Min., с. 22, п. 9)

A16-13. Периодичность и место проведения очередных сессий Ассамблеи

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея пересмотрела резолюции A4-6 (второе предложение пункта 4 постановляющей части) и A14-4 и приняла решение о том, что в соответствии с резолюцией A15-2 они должны быть сведены воедино и затем аннулированы,

постановляет, что созыв очередных сессий Ассамблеи раз в три года следует считать нормальной практикой Организации при условии, что по решению Ассамблеи или Совета могут созываться промежуточные очередные сессии. Совету следует тщательно изучать предложения или приглашения Договаривающихся государств о проведении раз в три года очередных сессий Ассамблеи не в Штаб-квартире Организации, учитывая при этом выгоды, которые получают Организация и Договаривающиеся государства, характер предложений о покрытии всех или части дополнительных расходов Организации, а также все относящиеся к делу соображения.

Решение A22. Возможность установления системы чередования мест проведения очередных сессий Ассамблеи в различных регионах ИКАО

(см. Doc 9210 A22-EX, с. 12, п. 7:11)

A1-23. Предоставление Совету полномочий арбитражного органа

Первая Ассамблея,

принимая во внимание, что Временное соглашение о международной гражданской авиации предусматривает в статье III, раздел 6 (8), что одной из функций Совета является:

"По определенной просьбе всех заинтересованных сторон действовать в качестве арбитражного органа по регулированию любых разногласий, возникающих между государствами-участниками, относительно вопросов международной гражданской авиации, которые могут быть переданы ему. Совет может представить консультативный доклад или, если заинтересованные стороны определенно решили, они могут заранее обязаться принять это решение Совета. Процедура, регулирующая арбитражное разбирательство, устанавливается по соглашению между Советом и всеми заинтересованными сторонами",

принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации не содержит такого положения и что полномочия, предоставленные Совету Организации в области урегулирования споров на основании статьи 84 Конвенции, ограничены принятием решений о разногласиях, касающихся толкования или применения Конвенции и ее Приложений,

соответственно постановляет, что:

1. впредь до дальнейшего обсуждения и принятия Организацией окончательного решения относительно методов рассмотрения международных споров в области гражданской авиации Совету предоставляются полномочия действовать в качестве арбитражного органа в отношении любых разногласий, возникающих между Договаривающимися государствами, относительно вопросов международной гражданской авиации, переданных ему, когда об этом определенно просят все стороны, вовлеченные в такое разногласие; и

2. Совету в таких случаях предоставляются полномочия представить консультативный доклад или вынести обязательное для этих сторон решение, если они определенно решили обязаться заранее признать обязательным это решение Совета; и

3. процедура, регулирующая арбитражное разбирательство, определяется по соглашению между Советом и всеми заинтересованными сторонами.

A5-3. Предоставление Совету полномочий направлять приглашения государствам, не являющимся членами Организации, и международным организациям принимать участие в работе сессий Ассамблеи в будущем

Пятая сессия Ассамблеи постановляет:

настоящим Совету предоставляются полномочия направлять приглашения государствам, не являющимся членами Организации, а также общественным и частным международным организациям принять участие в работе сессий Ассамблеи в будущем. Совет может по своему усмотрению передать эти полномочия другому органу.

A8-4. Поправка к статье 45 (Постоянное местопребывание Организации)

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 45 Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, предусматривает, что постоянное местопребывание Организации находится в таком месте, какое определяется на заключительном заседании Временной ассамблеи Временной международной организации гражданской авиации,

принимая во внимание, что соответственно шестого дня июня 1946 года указанная Временная ассамблея приняла решение по этому вопросу, в котором по существу определяется, что постоянным местопребыванием Организации будет Монреаль,

принимая во внимание, что, по мнению Ассамблеи, могут возникнуть обстоятельства, ввиду которых будет желательно перевести, и даже не временно, постоянное местопребывание Организации в другое место,

принимая во внимание, что такой перевод не может быть осуществлен без внесения поправки в Конвенцию,

считая, что Конвенцию следует изменить с тем, чтобы в случае необходимости можно было осуществить такой перевод постоянного местопребывания без излишней задержки,

соответственно утверждает следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции: в конце статьи 45 Конвенции точку *заменить* запятой и *добавить* следующее: "а по-иному, чем временно, – по решению Ассамблеи, причем такое решение должно быть принято числом голосов, установленным Ассамблеей. Установленное таким образом число голосов будет составлять не менее трех пятых от общего числа Договаривающихся государств";

устанавливает, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации сорока двумя Договаривающимися государствами;

постановляет, что:

1. Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит включающий вышеупомянутую поправку протокол на английском, французском и испанском языках, тексты которого являются равно аутентичными;

2. протокол подписывается Председателем настоящей Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;

3. протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;

4. заверенные копии протокола направляются всем государствам, которые являются участниками упомянутой Конвенции или подписали ее;

5. ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

6. протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сорок второй ратификационной грамоты;

7. Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;

8. Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства, которые являются участниками упомянутой Конвенции или подписали ее, о дате вступления протокола в силу;

9. в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации;

рекомендует всем Договаривающимся государствам принять срочно меры с целью ратификации вышеупомянутой поправки.

A8-5. Рассмотрение предложений о переводе постоянной Штаб-квартиры

Ассамблея,

принимая во внимание, что настоящая сессия Ассамблеи приняла поправку к статье 45 Конвенции, в соответствии с которой, после ее надлежащей ратификации, по решению Ассамблеи возможно будет перевести постоянное местопребывание Организации, причем такое решение должно быть принято числом голосов, установленным Ассамблеей. Установленное таким образом число голосов будет составлять не менее трех пятых от общего числа Договаривающихся государств,

принимая во внимание чрезвычайную важность предоставления всем Договаривающимся государствам возможности должным образом изучить любое предложение о переводе постоянного местопребывания Организации,

постановляет,

что ни одно предложение о переводе постоянного местопребывания Организации не должно рассматриваться на какой-либо сессии Ассамблеи в будущем, если уведомление об этом со всей соответствующей документацией не было направлено всем Договаривающимся государствам по крайней мере за сто двадцать дней до созыва такой сессии Ассамблеи.

A31-2. Повышение эффективности ИКАО

Ассамблея,

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

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

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

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

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

2. *одобряет* уже принятые Советом решения продолжать разработку Стратегического плана действий и создать контрольный механизм, включающий ежегодный обзор прогресса;

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

a) активизировать усилия по разработке Стратегического плана действий на непрерывной основе в увязке с процессом системного планирования, который повышает уровень эффективности, транспарентности и подотчетности и который определяет эволюцию бюджета по программам;

- b) предоставить Стратегический план действий в распоряжение Договаривающихся государств и представлять его действующий вариант, наряду с докладом о его осуществлении в ходе соответствующего трехгодичного периода, на каждой очередной сессии Ассамблеи;
4. *порукает* Совету:
- a) совершенствовать методы и процедуры работы Ассамблеи в целях повышения прозрачности и эффективности, а также сокращения продолжительности сессий Ассамблеи со вступлением в силу со следующей очередной сессии;
 - b) осуществить интенсивный обзор процессов принятия решений, методов и процедур работы Совета и его вспомогательных органов в целях усовершенствования, передачи полномочий и повышения эффективности работы Организации;
 - c) обеспечить эффективность контрольного механизма с процедурой независимого представления докладов Совету для достижения эффективности, прозрачности и подотчетности в рамках программ;
5. *просит* Генерального секретаря в рамках своей компетенции и впредь выдвигать инициативы, направленные на повышение действенности и эффективности Организации на основе процедурных, управленческих и административных реформ, и представлять Совету доклады по этому вопросу;
6. *просит* Совет и Генерального секретаря при осуществлении положений пунктов 3–5 выше должным образом принимать во внимание не являющийся исчерпывающим перечень соображений в **добавлении** к настоящей резолюции;
7. *просит* Совет проинформировать государства о ходе осуществления пунктов 3–5 настоящей резолюции к 1 мая 1997 года и представить полный доклад следующей очередной сессии Ассамблеи.

ДОБАВЛЕНИЕ

Перечень соображений по обеспечению повышения эффективности ИКАО

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

- a) обеспечить прямую и прозрачную увязку между Стратегическим планом действий и бюджетом по программам;
- b) создать процедуры разработки бюджета по программам с уделением основного внимания распределению ресурсов на стратегическом уровне, а не административным деталям ("сверху – вниз", а не "снизу – вверх");
- c) создать процедуры определения целей, ожидаемых результатов, приоритетов и задач наряду с применением показателей оценки производственной деятельности;
- d) разработать в рамках Стратегического плана действий более конкретные планы силами соответствующих вспомогательных органов (например, посредством адаптации Технической программы работы в области аэронавигации), а также различных управлений Секретариата;
- e) осуществлять обзоры хода осуществления Стратегического плана действий на постоянной основе в рамках Секретариата и, на периодической основе, – обзоры Советом и вспомогательными органами;

- f) обеспечивать обновление и преемственность самого Стратегического плана действий по крайней мере на трехгодичной основе.

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

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

Примечание. Если потребуется внести изменения в Постоянные правила процедуры Ассамблеи (Дос 7600), то государства нужно уведомлять заблаговременно до начала следующей очередной сессии Ассамблеи, с тем чтобы такие изменения могли приниматься в начале сессии для незамедлительного вступления в силу.

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

Центральными элементами этого обзора должны быть:

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

Контрольный механизм (пункт 4 с) данной резолюции)

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

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

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

<p>A32-1. Повышение эффективности ИКАО (меры по дальнейшему улучшению положения в течение трехлетнего периода 1999–2001 гг. и в последующие годы)</p>
--

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что основополагающие цели Организации, зафиксированные в статье 44 Чикагской конвенции, и функции Совета, определенные, в частности, в статьях 54 и 55 Конвенции, сохраняют свою актуальность,

принимая во внимание, что перед Организацией встают новые и быстро меняющиеся проблемы технического, экономического, социального и правового характера,

принимая во внимание, что от решения этих проблем зависит безопасность полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что ИКАО должна эффективно решать эти проблемы с учетом ограничений, в рамках которых функционирует Организация,

1. *выражает признательность* Совету и Генеральному секретарю за прогресс в выполнении резолюции А31-2 "Повышение эффективности ИКАО";

2. *одобряет* решения, уже принятые в этой области Советом;

3. *порукает* Совету и Генеральному секретарю в рамках их соответствующей компетенции и утвержденного Ассамблеей бюджета, не ослабляя Организацию и не нанося ущерба ее деятельности:

a) продолжить работу по дальнейшему повышению эффективности ИКАО в решении проблем стремительно меняющегося авиационного сектора и в обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности во всем мире;

b) обеспечить полное финансирование и укомплектование кадрами высокоприоритетных программ, от которых зависит безопасность полетов пассажиров;

c) обеспечить, чтобы Отделение по оценке программ, ревизии и анализу управленческой деятельности (ЕАО) выполняло первоначально возложенные на него функции совершенствования системы руководства программами, повышения уровня транспарентности и подотчетности;

d) изучить с критических позиций программы ИКАО на предмет установления приоритетов и оценки их актуальности и исключить или сократить те мероприятия программ, которые уже не являются приоритетными для работы ИКАО или которые могут выполняться другими организациями или на основе внешнего подряда;

e) упорядочить деятельность групп экспертов и консолидировать их усилия по мере возможности;

f) сосредоточить свои усилия на:

1) совершенствовании процесса разработки и принятия SARPS, уделяя особое внимание глобальным, функциональным и эксплуатационным требованиям;

2) проведении на регулярной основе оценки результатов программ технического сотрудничества в целях определения их влияния на улучшение положения дел с выполнением SARPS;

4. *порукает* Совету:

a) и впредь предпринимать действия по упорядочению работы Ассамблеи путем ориентирования ее на выработку принципиальных установок и программы работы и устранения элементов дублирования в ее повестке дня;

b) в соответствии со статьями 54 и 55 Конвенции уделять больше внимания в своей программе работы решениям, касающимся политики ИКАО в таких областях, как выполнение решений Ассамблеи, управление финансами, принятие SARPS, доклады Ассамблее о нарушениях и подготовка дипломатических конференций в рамках ИКАО;

c) продолжать проведение оценки характера, методов и процедур работы ИКАО, особенно ее руководящих органов, включая сравнение с другими аналогичными организациями системы ООН, и при-

бегая, если это необходимо и уместно, к помощи внешнего органа, например Объединенной инспекционной группы Организации Объединенных Наций;

d) рассмотреть вопрос о том, может ли сокращение количества заседаний Совета и его вспомогательных органов привести к повышению эффективности контроля Советом за деятельностью Организации и к снижению расходов на обслуживание Совета;

e) определить возможную сумму экономии средств в рамках Секретариата;

5. *предлагает* Совету и Генеральному секретарю в рамках их соответствующей компетенции:

a) продолжить работу в контексте резолюции А31-2 Ассамблеи;

b) расширить эту работу, включив в нее изучение способов устранения препятствий на пути повышения эффективности работы Секретариата;

c) изучить, после того как будет определено, какие расходы в ИКАО относятся к административным расходам и расходам по обеспечению программы, возможность существенного сокращения доли административных расходов в бюджете Регулярной программы в течение следующих двух трехгодичных бюджетных циклов, принимая во внимание процессы, происходящие в Организации Объединенных Наций и других учреждениях;

6. *предлагает* Генеральному секретарю:

a) рассмотреть вопрос о рациональности и эффективности с точки зрения затрат внедрения программы стимулирования и поощрения персонала;

b) повысить эффективность деятельности региональных бюро;

c) рассмотреть возможность объединения региональных бюро и консолидации их функций в целях повышения эффективности осуществления программ. Эту процедуру следует рассматривать в свете новых технологий и новых подходов к проблемам различных регионов;

7. *предлагает* Совету информировать государства о прогрессе в выполнении положений пунктов 3–6 настоящей резолюции до 1 мая 2000 года и представить полный доклад на следующей очередной сессии Ассамблеи.

А33-3. Повышение эффективности ИКАО (для решения новых проблем)
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что нынешняя ситуация, возникшая в результате трагических событий 11 сентября 2001 года, обуславливает необходимость быстрых и незамедлительных действий ИКАО перед лицом новых угроз и требований, с тем чтобы обеспечить ее эффективный вклад в безопасность полетов, авиационную безопасность и эффективность полетов во всем мире,

принимая во внимание, что ИКАО располагает экспертными органами, которые непрерывно занимаются вопросами безопасности полетов и авиационной безопасности, консультируя Совет и тесно работая с ним,

принимая во внимание, что для данной Организации Совет является постоянным совещательным избираемым органом, представляющим все регионы мира, что способствует дальнейшему повышению его законности,

принимая во внимание, что Совет ИКАО является политическим органом с международно признанными законными полномочиями решать вопросы международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства могут осуществлять свой суверенитет в свете полномочий Совета посредством механизма, который может позволить им просить о пересмотре вновь вводимых SARPS,

порукает Совету изыскать способы сократить процесс утверждения и принятия SARPS, считающихся имеющими ключевое значение для безопасности полетов и безопасности гражданской авиации, в тех случаях, когда это необходимо.

A11-16. Эффективность подготовки и проведения совещаний

Ассамблея, будучи озабочена возрастающей нагрузкой на государства как в смысле финансов, так и персонала, *порукает* Совету:

1. продолжить изучение вопроса о повышении эффективности подготовки и проведения совещаний Организации, например за счет составления более четкой и краткой документации, ограничения повестки дня и других разумных сокращений продолжительности совещаний;
2. наладить сотрудничество с Договаривающимися государствами в этой области.

A31-1. Официальная эмблема и печать ИКАО

Ассамблея,

рассмотрев рекомендацию Совета относительно эмблемы и печати ИКАО,

постановляет, что воспроизведенные ниже рисунки являются официальной эмблемой и печатью Международной организации гражданской авиации;

заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A21-4.

Официальная эмблема



Официальная печать



ОТНОШЕНИЯ С ДОГОВАРИВАЮЩИМИСЯ ГОСУДАРСТВАМИ

A1-14. Улучшение связи с Договаривающимися государствами

Первая Ассамблея,

принимая во внимание, что необходимо улучшить связь между Организацией и Договаривающимися государствами в целях выполнения задач, стоящих перед Организацией, и

принимая во внимание, что Временный совет обратил внимание первой Ассамблеи Организации на определенные меры, которые можно принять для улучшения существующих каналов связи, и

принимая во внимание, что такое улучшение может быть достигнуто только при сотрудничестве всех Договаривающихся государств, если каждое из государств предпримет соответствующие действия в пределах своей территории,

соответственно рекомендует, чтобы:

1. Договаривающиеся государства представили полную информацию о мерах, принятых до настоящего времени, по обеспечению каналов связи с Организацией;

2. Договаривающиеся государства в рамках своих национальных администраций назначили должностное лицо или должностных лиц, несущих конкретную ответственность за налаживание, где это необходимо, и за координацию каналов связи с Организацией;

3. Договаривающиеся государства представляли Организации через такие промежутки времени, которые могут быть определены Советом, доклады о ходе выполнения Стандартов, Практики и процедур, принятых Организацией, или сообщали о причинах их невыполнения;

4. Договаривающиеся государства предоставляли Организации без необоснованной задержки информацию, документы и издания, запрашиваемые Организацией в соответствии с Конвенцией;

5. Договаривающиеся государства по договоренности с Организацией направляли сотрудников своих учреждений в Штаб-квартиру и Региональные бюро Организации для подготовки и ознакомления с деятельностью Организации.

A2-26. Общая Конвенция о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений и Приложение к ней, касающееся ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что раздел 37 общей Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений, утвержденной второй сессией Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, предусматривает что:

"применение настоящей Конвенции к каждому специализированному учреждению начинается, когда последнее передает Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций окончательный текст соответствующего приложения и извещает его о том, что оно принимает "стандартные статьи" с изменениями, указанными в приложении, и обязуется проводить в жизнь положения разделов 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 и 45 и все положения Приложения;" и

принимая во внимание, что в соответствии с положениями раздела 35 вышеуказанной Конвенции проект Приложения III к Конвенции, касающегося Международной организации гражданской авиации, рекомендуется указанной Организации, и

принимая во внимание, что привилегии и иммунитеты, определенные в общей Конвенции с изменениями, предусмотренными Приложением, касающимся ИКАО, необходимы для эффективного выполнения функций Организации,

1. *утверждает* в качестве окончательного текста Приложения, касающегося ИКАО, текст, рекомендованный второй сессией Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, который содержится в Приложении III к указанной общей Конвенции;

2. *принимает* "стандартные статьи" вышеуказанной общей Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений, измененные вышеупомянутым Приложением;

3. *обязуется* выполнять положения разделов 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 и 45 и раздела 2 (iii) указанного Приложения;

4. *порукает* Генеральному секретарю:

a) направить Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций текст Приложения, утвержденный в соответствии с вышеуказанным пунктом 1;

b) проинформировать Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что:

– Организация принимает "стандартные статьи", измененные Приложением; и

– Организация обязуется выполнять положения разделов 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 и 45 и раздела 2 (iii) Приложения;

5. *порукает* Генеральному секретарю в соответствии с положениями раздела 42 "стандартных статей" направить текст общей Конвенции вместе с Приложением, касающимся ИКАО, тем Договаривающимся государствам, которые не являются членами Организации Объединенных Наций, и предложить этим государствам присоединиться к ней в части, касающейся ИКАО, путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций или Генеральному секретарю ИКАО документа о присоединении к этой Конвенции.

A2-27. Рекомендация Договаривающимся государствам о предоставлении ИКАО привилегий и иммунитетов, предусмотренных в общей Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений и Приложении III к ней, до официального одобрения ими Конвенции и Приложения

Ассамблея,

принимая во внимание, что вторая сессия Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций признала необходимость предоставления специализированным учреждениям в кратчайший срок привилегий и иммунитетов, без которых невозможно эффективное выполнение ими своих функций, и

принимая во внимание, что неизбежны значительные задержки, прежде чем Конвенция вступит в силу в отношении таких учреждений, и

принимая во внимание, что вторая сессия Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций рекомендовала государствам – членам Организации Объединенных Наций до официального присоединения к общей Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений, включая приложения, касающиеся каждого учреждения, немедленно предоставить, насколько это возможно, специализированным учреждениям, или в связи с таковыми, привилегии и иммунитеты, предусматриваемые в указанной общей Конвенции и ее приложениях, "причем предполагается, что специализированные учреждения могут предпринимать все необходимые меры аналогичного характера в отношении тех своих членов, которые не являются членами Организации Объединенных Наций",

рекомендует государствам – членам Международной организации гражданской авиации до официального одобрения общей Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений, включая Приложение, касающееся ИКАО, немедленно предоставить, насколько это возможно, ИКАО, или в связи с ИКАО, привилегии и иммунитеты, предусматриваемые в указанной общей Конвенции и Приложении.

A26-3. Конвенция о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений

Ассамблея,

принимая во внимание, что резолюцией A2-26 Ассамблея приняла Конвенцию о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений,

принимая во внимание, что в резолюции A2-27 Ассамблея рекомендовала Договаривающимся государствам немедленно предоставить, насколько это возможно, ИКАО, или в связи с ИКАО, привилегии и иммунитеты, предусматриваемые в указанной Конвенции,

принимая во внимание, что некоторые Договаривающиеся государства еще не присоединились к Конвенции,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в резолюции 39/27, принятой 30 ноября 1984 года, подтвердила свою предыдущую просьбу, изложенную в резолюции

239С(III) от 18 ноября 1948 года, к государствам-членам, которые еще не сделали этого, принять необходимые меры для освобождения своих граждан, состоящих на службе в Организации Объединенных Наций, от национального подоходного налога в отношении их жалования и иного вознаграждения, выплачиваемого им Организацией Объединенных Наций,

1. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, принять меры по присоединению к *Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений*;

2. *призывает* все Договаривающиеся государства принять в рамках своих полномочий меры для применения принципов указанной Конвенции;

3. *порукает* Генеральному секретарю довести данную резолюцию до сведения всех Договаривающихся государств;

4. *порукает* Совету представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о выполнении данной резолюции.

А33-5. Подтверждение Венской конвенции о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями 1986 года

Ассамблея,

принимая во внимание, что *Венская конвенция о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями* была принята 21 марта 1986 года конференцией, созванной Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание, что статья 83 упомянутой Конвенции предусматривает, что она подлежит ратификации государствами и актам официального подтверждения международных организаций,

принимая во внимание, что Конвенция была подписана от имени ИКАО Президентом Совета 29 июня 1987 года,

принимая во внимание, что резолюцией 53/100 (*Десятилетие международного права Организации Объединенных Наций*) Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, в частности, призвала государства рассмотреть вопрос о ратификации Конвенции или присоединении к ней, международные организации, которые подписали Конвенцию, сдать на хранение акт официального подтверждения, а другие имеющие на это право организации присоединиться к ней как можно скорее,

принимая во внимание, что настоящая Ассамблея считает, что эта Конвенция внесет дополнительную ясность и определенность в вопрос о правовом режиме, регулирующем договорные отношения между ИКАО и государствами или между ИКАО и другими международными организациями – сторонами в Конвенции, и тем самым повысит эффективность функционирования Организации,

1. *постановляет*, что ИКАО следует официально подтвердить *Венскую конвенцию о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями* (1986);

2. *уполномочивает* Президента Совета подписать акт официального подтверждения упомянутой Конвенции для сдачи на хранение от имени ИКАО;

3. *призывает* государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать Конвенцию, с тем чтобы она как можно скорее вступила в силу.

A1-15. Политика ИКАО в области общественной информации

Ассамблея,

принимая во внимание признанный факт, что Международная организация гражданской авиации в своем существовании зависит от активного участия Договаривающихся государств и что на такое участие, в свою очередь, в значительной степени влияет поддержка, оказываемая общественным мнением в Договаривающихся государствах, и

принимая во внимание, что Временный совет не выполнил полностью рекомендацию первой Временной ассамблеи Временной организации, содержащуюся в резолюции № XIV, относительно создания специальной информационной группы для распространения во всем мире новостей и сведений о деятельности Организации,

принимая во внимание, что первая сессия Ассамблеи Организации утвердила соглашение с Организацией Объединенных Наций, в соответствии с которым ожидается, что ООН окажет содействие в выполнении любой программы информации, утвержденной Организацией, и

принимая во внимание, что в этих целях Организации Объединенных Наций потребуется в полном объеме содействие информационной группы настоящей Организации,

соответственно постановляет:

- a) политику Организации в области общественной информации следует направлять, в первую очередь, на обеспечение информацией о деятельности и целях Организации отдельных лиц или групп, непосредственно связанных с международной гражданской авиацией, и, во вторую очередь, – широкой общественности в Договаривающихся государствах в целом в пределах бюджетных ассигнований и, насколько практически возможно, при сотрудничестве с органом общественной информации Организации Объединенных Наций с целью предания деятельности Организации наиболее широкой огласке;
- b) региональным бюро следует, насколько практически возможно, принимать участие в осуществлении программы информации без ущерба для их основных обязанностей, связанных с вопросами аэронавигации, и без увеличения штатов;
- c) при выполнении положений пунктов a) и b) следует максимально использовать услуги, предоставляемые официальными лицами, несущими ответственность за информацию в области гражданской авиации в различных Договаривающихся государствах.

**A19-1. Ливийский гражданский самолет, сбитый
21 февраля 1973 года израильскими
истребителями**

Ассамблея,

рассмотрев вопрос о ливийском гражданском самолете, сбитом 21 февраля 1973 года израильскими истребителями над оккупированной египетской территорией в Синае,

осуждая действия Израиля, которые привели к гибели 106 ни в чем не повинных людей,

будучи убеждена в том, что эти действия затрагивают безопасность международной гражданской авиации и создают для нее угрозу, и поэтому подчеркивая настоятельную потребность в незамедлительном проведении расследования вышеупомянутых действий,

1. *предлагает* Совету поручить Генеральному секретарю организовать расследование в целях выяснения обстоятельств дела и в кратчайший срок представить Совету доклад;
2. *призывает* все заинтересованные стороны полностью сотрудничать в этом расследовании.

**A20-1. Насильственное изменение курса и захват
израильскими военными воздушными судами
ливанского гражданского воздушного судна**

Ассамблея,

рассмотрев пункт повестки дня, касающийся насильственного изменения курса и захвата израильскими военными воздушными судами 10 августа 1973 года ливанского гражданского воздушного судна, зафрахтованного авиакомпанией "Ираки эруэйз",

считая, что в результате этих действий Израиль нарушил воздушное пространство Ливана, поставил под угрозу воздушное движение в бейрутском гражданском аэропорту и совершил серьезный акт незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в своей резолюции 337 (1973), принятой 15 августа 1973 года, осудил Израиль за нарушение суверенитета Ливана, насильственное изменение курса и захват ливанского гражданского воздушного судна и призвал ИКАО должным образом учесть вышеупомянутую резолюцию при рассмотрении надлежащих мер по защите международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что 20 августа 1973 года Совет ИКАО осудил Израиль за такие действия,

напоминая, что Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в своей резолюции 262 в 1968 году осудил Израиль за преднамеренные действия против гражданского аэропорта в Бейруте, в результате которых было уничтожено 13 коммерческих и гражданских воздушных судов, а также напоминая о том, что Ассамблея ИКАО в своей резолюции A19-1 осудила действия Израиля, которые привели к гибели 108 ни в чем не повинных людей, и что Совет в своей резолюции от 4 июня 1973 года решительно осудил действия Израиля и настоятельно рекомендовал Израилю действовать в соответствии с целями и задачами Чикагской конвенции,

1. *решительно осуждает* Израиль за нарушение суверенитета Ливана, насильственное изменение курса и захват ливанского гражданского воздушного судна и нарушение Чикагской конвенции;

2. *настоятельно призывает* Израиль воздерживаться от каких бы то ни было актов незаконного вмешательства в деятельность международного гражданского воздушного транспорта, аэропортов и других средств обслуживания такого транспорта;

3. *серьезно предупреждает* Израиль, что в случае повторения таких актов Ассамблея примет дальнейшие меры, направленные против Израиля, по защите международной гражданской авиации.

A24-5. Чрезвычайная сессия Совета

Ассамблея,

рассмотрев доклад Президента Совета (A24-WP/49) о чрезвычайной сессии Совета, проведенной 15 и 16 сентября 1983 года в связи с трагическим инцидентом, который произошел 1 сентября 1983 года с рейсом 007 авиакомпании "Кориэн эрлайнз",

одобряет резолюции и решения, принятые на этой сессии*;

настоятельно призывает все государства-члены в полной мере сотрудничать в их осуществлении.

A21-7. Иерусалимский аэропорт

Ассамблея,

принимая во внимание, что аэропорт Иерусалима расположен на оккупированной арабской территории и зарегистрирован в аэронавигационном плане ИКАО по Ближнему Востоку как находящийся под юрисдикцией Иордании,

напоминая, что на основании статей 1, 5 и 6 *Конвенции о международной гражданской авиации* Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией и что никакие регулярные воздушные сообщения или нерегулярные международные воздушные сообщения, имеющие целью принятие на борт или выгрузку пассажиров, груза и почты, не могут осуществляться над территорией или на территорию Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с какой-либо другой санкции данного государства,

постановляет, что всем Договаривающимся государствам при выполнении вышеупомянутых статей Конвенции следует принимать все необходимые меры, чтобы воздерживаться от выполнения полетов или выдачи разрешения любой авиакомпании на осуществление любого рода воздушного сообщения, как

* Воспроизводятся в "Действиях Совета" (чрезвычайная сессия), Дос 9428-C/1079, с. 21–25.

регулярного, так и нерегулярного, в аэропорт или из аэропорта Иерусалима без заранее полученного разрешения в соответствии с положениями вышеупомянутых статей.

A23-5. Иерусалимский аэропорт

Ассамблея,

принимая во внимание, что Израиль принял законодательство, изменяющее географический, демографический и исторический характер и статус Иерусалима,

принимая во внимание, что Иерусалимский аэропорт является неотъемлемой частью Иерусалима, который расположен на оккупированных арабских территориях,

принимая во внимание, что Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в своей резолюции № 478 от 20 августа 1980 года счел эти меры Израиля не имеющими юридической силы,

принимая во внимание, что статья 5 Соглашения, заключенного между Организацией Объединенных Наций и ИКАО и содержащегося в Doc 7970, подтверждает обязательство ИКАО добиваться реализации целей ООН,

принимая во внимание, что резолюция A21-7 Ассамблеи ИКАО 1974 года признает арабский суверенитет над Иерусалимским аэропортом,

принимая во внимание, что Совет на своей 86-й сессии (в декабре 1975 года) выразил глубокое сожаление по поводу игнорирования Израилем вышеупомянутой резолюции Ассамблеи,

принимая во внимание, что меры Израиля противоречат резолюции A21-7 Ассамблеи ИКАО 1974 года и решению Совета, принятому на 86-й сессии 17 декабря 1975 года,

принимая во внимание, что Израиль продолжает упорно оспаривать резолюции ИКАО и пренебрегать ими,

1. *вновь подтверждает* свою резолюцию A21-7 (1974) и решение Совета, принятое на 86-й сессии 17 декабря 1975 года;

2. *считает* изменение географического, демографического и исторического характера и статуса Иерусалима не имеющим юридической силы;

3. *выражает глубокое сожаление* по поводу действий Израиля, официально аннексировавшего Иерусалим, включая его аэропорт;

4. *настоятельно призывает* Израиль отменить такие меры и соблюдать резолюции Ассамблеи ИКАО;

5. *порукает* Совету принять необходимые меры по проведению в жизнь резолюции A21-7 Ассамблеи и решения Совета, принятого на 86-й сессии 17 декабря 1975 года.

A22-5. Акт диверсии и уничтожение кубинского гражданского воздушного судна, выполнявшего регулярный рейс в районе Карибского моря, в результате которого погибло 73 человека – пассажиры и экипаж

Ассамблея,

принимая во внимание, что совершенный 6 октября 1976 года преступный диверсионный акт против кубинского транспортного воздушного судна, выполнявшего регулярный рейс, представляет собой один из актов индивидуальной агрессии против воздушного судна, который привел к самому большому числу человеческих жертв: погибли все члены экипажа и пассажиры, всего 73 человека,

принимая во внимание, что Международная организация гражданской авиации в резолюции A20-2 осудила все акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации,

принимая во внимание целесообразность принятия в отношении столь серьезного акта таких мер, которые наглядно продемонстрировали бы решимость государств преследовать виновников и без колебания пресекать любые попытки нападения, направленные против безопасности воздушного транспорта и жизни экипажей и пассажиров,

1. *осуждает* преступный диверсионный акт против кубинского воздушного судна CU-T 1201, который привел к гибели 73 человек;

2. *настоятельно призывает* государства, которые имеют возможность сделать это, возбудить преследование и наказать самым строгим образом преступников, совершивших этот акт, с тем, чтобы наказание соответствовало масштабу совершенного преступления и послужило сдерживающим фактором в будущем;

3. *выражает* свое глубочайшее сочувствие и соболезнование семьям жертв этого трагического бедствия и всех других бедствий, вызванных преступными актами против гражданской авиации.

A28-7. Авиационные последствия вторжения Ирака в Кувейт

Ассамблея,

напоминая, что *Конвенция о международной гражданской авиации* основана на убеждении в том, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности, и что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире,

учитывая положения и принципы *Конвенции о международной гражданской авиации*,

отмечая осуждение Советом Безопасности Организации Объединенных Наций вторжения в Кувейт и резолюцию 662, в которой Совет Безопасности постановил, что аннексия Кувейта Ираком является юридически незаконной и считается недействительной, и призвал все государства, международные организации и

специализированные учреждения не признавать эту аннексию и воздерживаться от любых действий или контактов, которые могли бы быть истолкованы как косвенное признание аннексии,

отмечая далее резолюцию 661, в которой Совет Безопасности призывает все государства принять соответствующие меры по защите активов законного правительства Кувейта и его учреждений,

отмечая далее резолюцию 670, в которой Совет Безопасности подтвердил, что специализированным учреждениям требуется принять такие меры, которые могут быть необходимы для осуществления положений резолюции 661,

отмечая далее резолюцию 670, в которой Совет Безопасности подтвердил, что декрет № 377 Совета революционного командования Ирака от 16 сентября 1990 года, заявляющий, в частности, о конфискации активов иностранных компаний, является недействительным,

1. *осуждает* нарушение суверенитета воздушного пространства Кувейта и разграбление международного аэропорта Кувейта вооруженными силами Ирака, включая захват и перемещение в Ирак 15 воздушных судов авиакомпании "Кувейт эруэйз" и якобы имевшую место их регистрацию Ираком;

2. *призывает* Ирак содействовать скорейшему возвращению владельцам зарегистрированных в иностранных государствах воздушных судов, задержанных в международном аэропорту Кувейта;

3. *заявляет*, что односторонняя регистрация воздушных судов авиакомпании "Кувейт эруэйз" в качестве иракских воздушных судов недействительна, и призывает правительство Ирака вернуть кувейтские воздушные суда законному правительству Кувейта;

4. *просит* все государства, на чьей территории окажется любое из этих воздушных судов, передать их законному правительству Кувейта;

5. *просит* все государства не поставлять Ираку, его компаниям или гражданам, прямо или косвенно, каких-либо запасных частей, оборудования, припасов или услуг, позволяющих Ираку использовать эти воздушные суда;

6. *просит* Совет поддерживать в последующем контакты по данному вопросу с Договаривающимися государствами в отношении мер, принимаемых по выполнению настоящей резолюции, с тем чтобы можно было постоянно держать данный вопрос в поле зрения.

A32-6. Безопасность авионавигации

Ассамблея,

принимая во внимание, что 31 августа 1998 года одно из Договаривающихся государств произвело запуск объекта с ракетными двигателями и что часть этого объекта упала в воды Тихого океана у берегов Санрику на северо-востоке Японии,

принимая во внимание, что зона падения объекта находилась вблизи международной воздушной трассы A590, которая, как известно, входит в состав комплексной системы маршрутов NOPAC и является магистральным маршрутом, соединяющим Азию и Северную Америку, по которому ежедневно воздушными судами различных стран выполняется около 180 полетов,

принимая во внимание, что запуск такого объекта был произведен не в соответствии с основополагающими принципами, Стандартами и Рекомендуемой практикой *Конвенции о международной гражданской авиации*,

отмечая необходимость безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации и принятия Договаривающимися государствами соответствующих мер по дальнейшему укреплению безопасности полетов международной гражданской авиации,

1. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства вновь подтвердить, что безопасность воздушного движения имеет первостепенное значение для устойчивого развития международной гражданской авиации;

2. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства строго выполнять положения *Конвенции о международной гражданской авиации*, Приложений к ней и соответствующие правила в целях недопущения повторения таких потенциально опасных действий;

3. *порукает* Генеральному секретарю незамедлительно обратить внимание всех Договаривающихся государств на данную резолюцию.

A35-1. Акты терроризма и уничтожение российских гражданских воздушных судов, в результате которых погибли 90 человек – пассажиры и экипажи

Ассамблея,

принимая во внимание, что совершенные 24 августа 2004 года террористические акты на российских воздушных судах, выполнявших регулярные пассажирские рейсы, представляют собой принципиально новый вид терроризма с использованием террористов-смертников, проносящих на теле взрывные устройства на борт воздушных судов,

исходя из необходимости объединения международных усилий по борьбе с угрозой использования террористов-смертников для совершения террористических актов как на воздушных судах, так и в других публичных местах,

сознавая всю сложность выявления террористов-смертников и обнаружения взрывных устройств на их теле,

будучи убежденной в необходимости принятия адекватных мер по противодействию таким актам терроризма,

приветствуя решимость всех государств преследовать организаторов и исполнителей таких актов,

ссылаясь на свои резолюции A22-5, A27-9, A33-1 и A33-2,

1. *решительно осуждает* террористические акты на российских пассажирских воздушных судах, повлекшие многочисленные человеческие жертвы;

2. *выражает* свое глубочайшее сочувствие и соболезнования семьям погибших в результате этих террористических актов;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства активно сотрудничать в преследовании и строгом наказании лиц, ответственных за оказание помощи преступникам, совершившим такие акты, их поддержку или укрывательство, а также за организацию и финансирование таких актов;

4. *призывает* Договаривающиеся государства изучить пути и методы активизации деятельности по предотвращению террористических атак с помощью взрывчатых веществ, в частности путем расширения международного сотрудничества и обмена информацией в целях создания технических средств обнаружения взрывчатых веществ, уделяя повышенное внимание обнаружению взрывных устройств на теле человека.

A36-20. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

A33-1. Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию

A35-2. Применение статьи IV Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения

ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ И ДРУГИМИ ОРГАНАМИ

A1-10. Взаимоотношения с общественными международными организациями

Ассамблея,

принимая во внимание, что существует ряд общественных международных организаций, чья деятельность влияет на деятельность настоящей Организации или на деятельность которых оказывает влияние настоящая Организация,

принимая во внимание, что тесное сотрудничество с такими организациями будет способствовать работе настоящей Организации и развитию международной гражданской авиации,

соответственно

1. *уполномочивает* Совет вступить в соответствующие соглашения с общественными международными организациями, деятельность которых влияет на международную гражданскую авиацию, в частности в отношении технического сотрудничества, обмена информацией и документацией, участия в совещаниях и других вопросов, которые могут способствовать эффективному сотрудничеству при условии, что выполнение таких соглашений не повлечет какого-либо увеличения бюджета, утвержденного на конкретный год;

2. *считает* желательным, чтобы такие соглашения, когда практически возможно, заключались предпочтительно не в форме официальных договоров, а в виде неофициальных рабочих договоренностей;

3. *предлагает* Совету представить следующей сессии Ассамблеи доклад о характере и сфере применения каждого соглашения, заключенного в соответствии с настоящей резолюцией.

A1-11. Взаимоотношения с частными международными организациями

Ассамблея,

принимая во внимание, что существует ряд частных международных организаций, деятельность которых влияет на деятельность ИКАО или на деятельность которых оказывает влияние Международная организация гражданской авиации,

принимая во внимание, что тесное сотрудничество с такими организациями будет способствовать работе ИКАО и развитию международной гражданской авиации,

соответственно

A. *постановляет:*

1. настоящим Совет уполномочивается по своему усмотрению вступать в соответствующие соглашения с частными международными организациями, деятельность которых влияет на международную гражданскую авиацию, и

- a) которые имеют широкое и прочно установленное представительство, а также руководящий международный орган, носящий постоянный характер и состоящий из уполномоченных представителей;
- b) цели и задачи которых не противоречат общим принципам, заложенным в *Конвенции о международной гражданской авиации*;

2. рамки этого сотрудничества, предусмотренного в любом таком соглашении, определяются степенью, в которой конкретные вопросы, входящие в соответствующие сферы компетенции двух организаций, представляют интерес для обеих;

3. сотрудничество в отношении вопросов, представляющих интерес для обеих организаций, может осуществляться в следующих формах или в таких других формах, которые Совет найдет подходящими:

- a) обмен информацией и документацией,

- b) взаимное представительство и участие в работе технических совещаний, комитетов или рабочих групп;
- 4. участие в работе Организации осуществляется без права голоса,

при условии, что выполнение таких соглашений не повлечет какого-либо увеличения бюджета, утвержденного на конкретный год;

В. *считает* желательным, чтобы такие соглашения, когда это практически возможно, заключались предпочтительно не в форме официальных договоров, а в виде неофициальных рабочих договоренностей;

С. *предлагает* Совету представить следующей сессии Ассамблеи доклад о характере и сфере применения каждого соглашения, заключенного в соответствии с настоящей резолюцией.

A1-2. Утверждение соглашения с Организацией Объединенных Наций

Ассамблея ИКАО,

принимая во внимание, что в соответствии с резолюцией XXI Временной ассамблеи ПИКАО Временный совет ПИКАО обсудил проект соглашения о взаимоотношениях между ИКАО и Организацией Объединенных Наций и передал это соглашение на утверждение Ассамблее ИКАО,

принимая во внимание, что Ассамблея ИКАО выражает желание вступить в соглашение с Организацией Объединенных Наций на условиях, предложенных Временным советом ПИКАО,

соответственно настоящим *утверждает* соглашение о взаимоотношениях с Организацией Объединенных Наций и постановляет:

- a) уполномочить Совет заключить с Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций такие дополнительные договоренности с целью осуществления этого соглашения в соответствии со статьей XIX, которые могут быть желательны в свете практического опыта этих двух Организаций;
- b) уполномочить Совет в соответствии с положениями статьи XX вступить в переговоры с Организацией Объединенных Наций относительно заключения дальнейших соответствующих соглашений между ИКАО и Организацией Объединенных Наций по вопросам авиации, входящим в компетенцию ИКАО. Такие соглашения подлежат окончательному утверждению Ассамблей;
- c) уполномочить Президента Совета подписать совместно с соответствующим должностным лицом Организации Объединенных Наций протокол о вступлении в силу соглашения о взаимоотношениях между Организацией Объединенных Наций и ИКАО;
- d) уполномочить Совет вступить в соответствии с положениями статьи XXI соглашения в переговоры с Организацией Объединенных Наций относительно пересмотра соглашения о взаимоотношениях. Изменения, согласованные Советом, подлежат окончательному утверждению Ассамблей.

A2-24. Взаимоотношения с Организацией Объединенных Наций

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела рекомендации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, содержащиеся в ее резолюциях 125 (II) и 165 (II), и рекомендации Экономического и Социального Совета, содержащиеся в его резолюциях, принятых 10 марта 1948 года,

принимая во внимание, что Ассамблея изучила заявление о взаимоотношениях ИКАО с Организацией Объединенных Наций, содержащееся в докладе Совета (A2-P/5) и в документации по этому вопросу, представленной второй сессии Ассамблеи (A2-AD/1),

1. *выражает согласие* с действиями, предпринятыми Советом в соответствии с рекомендациями Организации Объединенных Наций, а также с его мнением относительно возможности объединения в настоящее время бюджета ИКАО с бюджетом Организации Объединенных Наций;
2. *одобряет* методы претворения в жизнь соглашения между ИКАО и Организацией Объединенных Наций;
3. *порукает* Совету в дальнейшем поддерживать тесные взаимоотношения и сотрудничество с Организацией Объединенных Наций в целях выполнения задач, изложенных в соглашении с этой Организацией.

A2-25. Дополнительное соглашение, касающееся использования должностными лицами ИКАО пропусков-паспортов Организации Объединенных Наций

Ассамблея,

принимая во внимание, что Соглашение, заключенное между Организацией Объединенных Наций и Международной организацией гражданской авиации 13 мая 1947 года, не содержит положений относительно использования должностными лицами ИКАО пропусков-паспортов Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание, что в соответствии с резолюцией A1-2 первой сессии Ассамблеи Совет ИКАО провел переговоры с Организацией Объединенных Наций относительно дополнительного соглашения к Соглашению от 13 мая 1947 года, касающегося использования должностными лицами ИКАО пропусков-паспортов Организации Объединенных Наций, и что вышеуказанное дополнительное соглашение подлежит окончательному утверждению Ассамблеей,

1. *утверждает* Дополнительное соглашение к Соглашению между Организацией Объединенных Наций и Международной организацией гражданской авиации от 13 мая 1947 года; указанное Дополнительное соглашение касается использования должностными лицами ИКАО пропусков-паспортов Организации Объединенных Наций;
2. *порукает* Президенту Совета после утверждения вышеуказанного Дополнительного соглашения Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций подписать вместе с соответствующим должностным лицом Организации Объединенных Наций Протокол о вступлении в силу Дополнительного соглашения.

A5-5. Координация деятельности Организации Объединенных Наций и ИКАО в отношении чрезвычайных мер по оказанию помощи в поддержании международного мира и безопасности

Ассамблея,

действуя в соответствии с положениями статьи 64 *Конвенции о международной гражданской авиации*, озаглавленной "Соглашения о безопасности", и положениями связанной с ней статьи 49 i),

напоминая: а) что в соответствии со статьей VII Соглашения между Организацией Объединенных Наций и Международной организацией гражданской авиации Международная организация гражданской авиации соглашается сотрудничать с Экономическим и Социальным Советом в предоставлении такой информации и оказании такой помощи Совету Безопасности, которую он может потребовать, включая помощь в выполнении решений Совета Безопасности по поддержанию и восстановлению международного мира и безопасности; б) что статья XX Соглашения между Организацией Объединенных Наций и Международной организацией гражданской авиации предусматривает возможность заключения дальнейших соглашений между Организацией Объединенных Наций и ИКАО по авиационным вопросам, входящим в компетенцию Организации и непосредственно затрагивающим международную безопасность, как это предусмотрено в *Конвенции о международной гражданской авиации*,

принимая к сведению резолюцию 377 (V) Генеральной Ассамблеи, озаглавленную "Единство в пользу мира", которая предусматривает, что Генеральная Ассамблея может делать членам Организации рекомендации относительно коллективных мер по поддержанию международного мира и безопасности, если Совет Безопасности не принимает мер,

принимая к сведению, что в соответствии с резолюцией Экономического и Социального Совета от 14 марта 1951 года о чрезвычайных мерах Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций провел консультации с Генеральным секретарем ИКАО относительно конкретных соглашений, которые надлежит заключить, чтобы предусмотреть действия в чрезвычайных обстоятельствах,

в этой связи заявляет:

Международная организация гражданской авиации согласна сотрудничать с основными органами Организации Объединенных Наций и оказывать им всевозможную помощь в отношении вопросов, входящих в компетенцию ИКАО и непосредственно затрагивающих международный мир и безопасность, как это предусмотрено в *Конвенции о международной гражданской авиации*, с должным учетом особого положения членов Международной организации гражданской авиации, которые не являются членами Организации Объединенных Наций.

A9-16. Десятая годовщина Организации Объединенных Наций

Ассамблея, отмечая, что 20–26 июня 1955 года в Сан-Франциско Организация Объединенных Наций будет отмечать десятую годовщину своего основания,

1. *выражает* свою глубокую признательность Организации Объединенных Наций за ее вклад в дело международного мира и всеобщего благосостояния;

2. *поддерживает* намерение Международной организации гражданской авиации в полной мере сотрудничать с Организацией Объединенных Наций в соответствии с духом *Конвенции о международной гражданской авиации* и Устава Организации Объединенных Наций, соблюдая условия Соглашения об установлении взаимоотношений между этими двумя Организациями.

A27-17. Взаимоотношения между ИКАО и региональными организациями гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции A10-5 Ассамблея установила рамки политики для регулирования отношений, включая финансовые соглашения, между ИКАО и Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА),

принимая во внимание, что в резолюции A18-21 Ассамблея, помимо прочего, предложила Совету распространить такую политику и соглашения на другие региональные организации гражданской авиации, а в резолюции A21-8 предложила региональным организациям рассматривать возможность приглашения на свои совещания Договаривающихся государств, не являющихся членами данной региональной организации,

принимая во внимание, что в соответствии с резолюциями A10-5 и A18-21 ИКАО установила тесные и взаимовыгодные отношения с ЕКГА, Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) и Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА), которые содействуют достижению всеобщих целей и задач, изложенных в Конвенции о международной гражданской авиации, и способствуют развитию региональных форумов, в рамках которых государства могут проводить сотрудничество и координацию деятельности по вопросам воздушного транспорта, представляющим всеобщий интерес,

принимая во внимание, что финансовые соглашения, предусматриваемые в резолюции A10-5, следует модифицировать с целью отразить изменения в условиях, происшедшие со времени их принятия, рост и развитие региональных организаций и позволить этим организациям взять на себя полную ответственность за ведение своих собственных финансовых дел,

принимая во внимание, что постоянная жизнеспособность и деятельность региональных органов служит интересам международной гражданской авиации,

1. *постановляет,* что:

- a) Организация обеспечивает работу и деятельность любых существующих и будущих региональных организаций гражданской авиации, если соответствующая региональная организация обращается с просьбой о таком обеспечении и эта просьба надлежащим образом утверждена, с учетом ресурсов ИКАО и осуществления ее программы работы;
- b) любое финансовое обеспечение Организацией деятельности региональных организаций гражданской авиации, как, например, дальнейшее предоставление услуг Секретариата, следует утверждать на Ассамблее в виде части бюджетов Регулярной программы Организации и указывать в бюджете как обеспечение деятельности региональных организаций;

2. *порукает Совету:*
 - а) заключить с каждой региональной организацией гражданской авиации соответствующее рабочее соглашение, отражающее вышеуказанные принципы и обеспечивающее тесные рабочие взаимоотношения, включая сотрудничество и координацию деятельности, согласование программ работы во избежание ненужного дублирования и участие, по договоренности, в определенных совещаниях друг друга;
 - б) включить в такие рабочие соглашения, по договоренности и где это практически осуществимо, положение о разделении расходов на общие средства и обслуживание, предоставляемое государствам-членам;
 - в) благожелательно рассматривать просьбы региональных организаций о помощи по вопросам воздушного транспорта, представляющим интерес в региональном масштабе;
3. *предлагает* региональным организациям гражданской авиации в соответствии со своими правилами процедуры благожелательно рассматривать возможность приглашения Договаривающихся государств ИКАО, которые не являются членами данной региональной организации, участвовать в качестве наблюдателей в их совещаниях;
4. *объявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А10-5, пункт 1 а) постановляющей части резолюции А18-21 и резолюцию А21-8.

A22-7. Статут Объединенной инспекционной группы
--

Ассамблея,

рассмотрев резолюцию 31/192 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций,

приняв к сведению, что для ИКАО польза от деятельности Объединенной инспекционной группы носит ограниченный характер с учетом той роли, которую выполняет Совет ИКАО, осуществляющий контроль за работой Организации на постоянной основе,

считая, что для обеспечения единообразия и координации в системе организаций ООН целесообразно, чтобы ИКАО продолжала пользоваться услугами Объединенной инспекционной группы после 31 декабря 1977 года,

постановляет:

1. принять статут Объединенной инспекционной группы, которая будет по-прежнему нести ответственность перед Советом применительно к деятельности Группы в отношении ИКАО;
2. компетенция Группы по-прежнему распространяется на функции Генерального секретаря, однако не распространяется на функции Ассамблеи, Совета и подчиненных ему органов;
3. уполномочить Генерального секретаря направить настоящую резолюцию Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

A21-12. Комиссия по международной гражданской службе

Ассамблея,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в резолюции 3042 (XXVII) постановила учредить в принципе Комиссию по международной гражданской службе в качестве органа для регулирования и координации условий службы в общей системе Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание, что в статье XII Соглашения между Организацией Объединенных Наций и Международной организацией гражданской авиации от 1 октября 1947 года признается, что с точки зрения эффективной административной координации желательно ввести единую унифицированную систему международной гражданской службы,

принимая во внимание, что в соответствии со статьями 58 и 65 *Конвенции о международной гражданской авиации* Ассамблея имеет полномочия устанавливать правила, согласно которым Совет решает вопросы, касающиеся персонала Организации, и санкционировать заключение Советом соглашений, которые могут содействовать работе Организации,

постановляет, что Совет по рассмотрении положений о статуте и работе Комиссии по международной гражданской службе уполномочивается заключать такие соглашения или договоренности, которые отвечают интересам Организации.

A29-11. Использование космической техники в области аэронавигации

A36-22. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды

A36-20, добавление Н: Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности

Решение A21. Резолюции Организации Объединенных Наций относительно приглашения представителей освободительных движений принимать участие в совещаниях специализированных учреждений

(см. Doc 9119 A21-Min. P/1-12, с. 110, п. 19)

A36-25. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра

А22-6. Участие Организации освобождения Палестины (ООП) в ИКАО в качестве наблюдателя

Ассамблея,

рассмотрев резолюцию 3237 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 22 ноября 1974 года в отношении права Организации освобождения Палестины участвовать в качестве наблюдателя в сессиях и работе Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций и всех международных конференций, созываемых под эгидой Генеральной Ассамблеи ООН и (или) других органов Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание, что Организация освобождения Палестины фактически участвовала в качестве наблюдателя во Всемирной конференции по народонаселению, Всемирной продовольственной конференции, Конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву, Конференции Организации Объединенных Наций по преступности и Конференции Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (Хабитат),

принимая также во внимание, что Организация освобождения Палестины участвует в качестве наблюдателя в сессиях и работе Продовольственной и сельскохозяйственной организации, ЮНЕСКО, Международной организации труда и Всемирной организации здравоохранения,

считает, что Организация освобождения Палестины имеет право участвовать в качестве наблюдателя:

- a) в сессиях и работе Ассамблеи ИКАО и других международных конференций, созываемых под эгидой ИКАО;
- b) в региональных совещаниях, рассматривающих вопросы, связанные с ее территориями;

порукает Совету предпринять необходимые шаги для осуществления настоящей резолюции.

ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОГРАММ**А29-11. Использование космической техники в области аэронавигации**

Ассамблея,

принимая во внимание, что исследование и использование космического пространства в мирных целях представляет большой интерес для международной гражданской авиации и затрагивает вопросы, входящие в компетенцию Организации в соответствии с положениями Чикагской конвенции,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций признала, что специализированные учреждения ООН могут выполнять различные полезные функции, связанные с деятельностью по исследованию космоса, и что следует приветствовать и поощрять такую заинтересованность,

принимая во внимание, что принципы участия ИКАО в программах исследования и использования космического пространства были определены на 15, 16 и 22-й сессиях Ассамблеи,

принимая во внимание, что ИКАО несет ответственность за выработку позиции международной гражданской авиации по всем вопросам, связанным с исследованием проблем использования космической техники для целей аэронавигации, в том числе за определение конкретных потребностей международной гражданской авиации в отношении применения космической техники,

принимая во внимание, что в резолюции A22-20 Ассамблея установила ответственность ИКАО за изложение позиции международной гражданской авиации по всем вопросам, связанным с космическим пространством, и поручила Совету продолжить работу по планированию и использованию космической техники для целей аэронавигации, а также принять меры, направленные на активное продолжение работы по определению эксплуатационно-технических требований к международным спутниковым аэронавигационным системам,

принимая во внимание, что государствами и международными организациями накоплены знания и определенный опыт в области использования космической техники для целей аэронавигации, благодаря проделанной в рамках ИКАО работе по вопросам, связанным с использованием космической техники для целей аэронавигации,

принимая во внимание, что глобальная концепция будущих систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) на базе спутниковой техники была одобрена государствами – членами ИКАО и утверждена Советом,

принимая во внимание, что в соответствии с разработанной ИКАО концепцией систем CNS/ATM использование спутниковой техники будет способствовать устранению ограничений, свойственных существующим аэронавигационным системам, и удовлетворит на глобальной основе потребности международной гражданской авиации в обозримом будущем,

отмечая результаты сотрудничества между Договаривающимися государствами по использованию космической техники для целей аэронавигации на широкой международной основе и необходимость осуществления такого сотрудничества в будущем,

1. *постановляет*, что ИКАО будет по-прежнему нести ответственность за:
 - a) изложение позиции международной гражданской авиации по вопросам, связанным с космическим пространством;
 - b) контроль и координацию работ, проводимых государствами в области планирования решения этих вопросов на региональном и глобальном уровнях, с тем чтобы реализация в будущем концепции CNS/ATM ИКАО осуществлялась на глобальной основе упорядоченно, эффективно и сбалансированно и при должном учете аспектов безопасности полетов и экономических соображений;
2. *просит* Совет продолжить работу по определению эксплуатационных, технических, финансовых, управленческих и организационно-правовых требований к глобальным спутниковым системам для гражданской авиации, должным образом учитывая положения резолюции A27-10, добавление J, относительно координации работы по аэронавигационным системам и подсистемам;
3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам продолжать информировать Организацию о программах и достижениях в области исследования и использования космического пространства, представляющих интерес для международной гражданской авиации;
4. *просит* Генерального секретаря довести позицию и требования международной гражданской авиации до сведения всех организаций, занимающихся соответствующей деятельностью по исследованию космического пространства, и по-прежнему обеспечивать представительство Организации на соответствующих

конференциях и совещаниях, связанных с конкретными интересами или затрагивающих такие интересы международной гражданской авиации в этой области;

5. *заявляет*, что резолюция А22-20 заменяется настоящей резолюцией.

А36-22. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А35-5 Ассамблея постановила и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что резолюция А35-5 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

учитывая необходимость отразить события, происшедшие после 35-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, в том числе новый инструктивный материал ИКАО по рыночным мерам ограничения или сокращения эмиссии, образуемой в результате деятельности авиации,

учитывая необходимость определить конкретные добавления, отражающие политику ИКАО по решению проблемы воздействия авиации на местное качество воздуха (добавление Н) и глобальный климат (добавления I, J, K и L),

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Общие положения.

Добавление В. Разработка стандартов, рекомендуемой практики и правил и (или) инструктивного материала относительно качества окружающей среды.

Добавление С. Политика и программы мероприятий, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом.

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

Добавление E. Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом.

Добавление F. Планирование и организация землепользования.

Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара.

Добавление H. Влияние авиации на местное качество воздуха.

Добавление I. Воздействие авиации на глобальный климат: научное осознание проблемы.

Добавление J. Воздействие авиации на глобальный климат: сотрудничество с ООН и другими организациями.

Добавление K. Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата.

Добавление L. Рыночные меры, включая торговлю квотами на эмиссию;

2. *предлагает* Совету представлять на каждой очередной сессии Ассамблеи для рассмотрения сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-5.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общие положения

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что сотрудничество с другими международными организациями является важным элементом достижения прогресса в области осознания воздействия авиации на окружающую среду, а также необходимость выработки соответствующей политики, направленной на устранение этих последствий,

признавая важность научных исследований и разработок в области топливной эффективности и альтернативных видов топлива для авиации, результаты которых позволят осуществлять международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями,

1. *заявляет*, что ИКАО, являясь ведущим специализированным учреждением Организации Объединенных Наций в вопросах, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, сознает и будет по-прежнему учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, а также признает свою ответственность и ответственность ее Договаривающихся государств за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО будет стремиться к тому, чтобы:

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

2. *подчеркивает* важность постоянной демонстрации ИКАО своей ведущей роли в решении всех вопросов международной гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех этих вопросах, которые отражают серьезность стоящих перед отраслью проблем;

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

4. *просит* Совет накапливать и обновлять информацию о взаимозависимостях и увязке мер, направленных на смягчение последствий воздействия авиации на окружающую среду с целью оптимизации принятия решений;

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

6. *просит* Совет надлежащим образом распространять информацию о нынешнем и будущем воздействии авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей, а также о политике и инструктивном материале ИКАО в области охраны окружающей среды, например путем представления периодических докладов и проведения практикумов;

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ В

Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и (или) инструктивного материала относительно качества окружающей среды

Ассамблея,

принимая во внимание, что проблема авиационного шума в окрестностях многих аэропортов мира, которая по-прежнему вызывает озабоченность общественности и ограничивает развитие инфраструктуры аэропортов, требует предпринятия соответствующих действий,

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

признавая, что сборы, связанные с шумом и местным качеством воздуха, применяются в некоторых аэропортах и что существует инструктивный материал по политике ИКАО в данном вопросе (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за авионавигационное обслуживание*, Doc 9082),

принимая во внимание, что эмиссия авиационных двигателей оказывает воздействие на окружающую среду на местном и глобальном уровнях, которое при неполном понимании его механизма, вызывает озабоченность,

принимая во внимание, что Совет принял том II "*Эмиссия авиационных двигателей*" Приложения 16, который включает стандарты сертификации по эмиссии двигателей новых воздушных судов, и уведомил государства об этом решении,

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

принимая во внимание резолюцию A35-14 (добавление Q), в которой обращается внимание изготовителей и эксплуатантов воздушных судов на необходимость проектирования воздушных судов будущего поколения с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются реактивные воздушные суда,

1. *приветствует* принятие Советом в июне 2001 года нового более жесткого стандарта по авиационному шуму в главе 4 тома I Приложения 16 и предложение относительно новых более жестких стандартов по эмиссии окислов азота, вводимых с 1 января 2008 года;

2. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями энергично продолжать работу, связанную с разработкой стандартов, рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала, касающихся воздействия авиации на окружающую среду;

3. *приветствует* принятие Советом в марте 2007 года среднесрочных и долгосрочных целей в области технологии, касающихся окислов азота (NO_x);

4. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями определить среднесрочные и долгосрочные технологические и эксплуатационные цели в области шума и сжигания топлива в дополнение к недавно определенным целям в области NO_x;

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

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

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

8. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства следовать по возможности положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 2 настоящего добавления;

9. *просит* Совет продолжить деятельность по разработке и использованию сценариев оценки экологического воздействия авиационной эмиссии в будущем и сотрудничать с МГЭИК в этой области.

ДОБАВЛЕНИЕ С

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

Ассамблея,

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

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

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

принимая во внимание, что ИКАО взяла на себя полную ответственность за проведение курса, направленного на обеспечение максимальной совместимости между безопасным, экономически эффективным и

упорядоченным развитием гражданской авиации и качеством окружающей среды, и что она активно развивает концепцию "сбалансированного подхода" в целях снижения авиационного шума и разрабатывает рекомендации ИКАО о возможных формах использования такого подхода государствами,

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

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

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

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

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

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

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

признавая, что в ряде государств используется более широкая стратегия управления шумом,

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

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

2. *настоятельно рекомендует* государствам:

- a) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО (Doc 9829), соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику при решении проблем шума в своих международных аэропортах;

- b) ввести транспарентный процесс или следить за обеспечением его при рассмотрении мер, направленных на уменьшение шума, включая:
 - 1) оценку проблемы шума в конкретном аэропорту на основе объективных, поддающихся измерению критериев и других соответствующих факторов;
 - 2) оценку вероятных затрат и выгод, связанных с применением различных имеющихся мер, и на основе этой оценки выбор таких мер, которые позволяют получить максимальные экологические выгоды наиболее эффективным с точки зрения затрат образом;
 - 3) рассылку результатов оценки для проведения консультаций с заинтересованными сторонами и разрешения споров;
- 3. *призывает* государства:
 - a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств;
 - b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;
 - c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов;
 - d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции, учитывая при этом возможные последствия таких ограничений для других аэропортов;
- 4. *просит* государства:
 - a) работать в тесном сотрудничестве с целью обеспечения как можно большего согласования программ, планов и политики;
 - b) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;
 - c) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;
- 5. *предлагает* государствам постоянно информировать Совет об их политике и программах мероприятий по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;
- 6. *просит* Совет:
 - a) постоянно оценивать эволюцию воздействия авиационного шума;
 - b) обеспечивать, чтобы инструктивный материал в документе Doc 9829 по сбалансированному подходу оставался актуальным и отвечал потребностям государств;

- c) пропагандировать использование сбалансированного подхода, например, путем организации практикумов;

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

ДОБАВЛЕНИЕ D

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

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что согласно выводу Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации общее постепенное снятие с эксплуатации "воздушных судов главы 3" всеми странами, которые ввели практику постепенного снятия с эксплуатации "воздушных судов главы 2", с экономической точки зрения не оправдано,

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

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

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

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

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

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими

самолетами за счет их приобретения или аренды/фрахтования/обмена, либо, альтернативно, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;

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

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

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

3. *настоятельно призывает* государства продолжить практику двустороннего, регионального и межрегионального сотрудничества в целях:

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

4. *настоятельно рекомендует* государствам не принимать меры к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствие стандартам по шуму глав 3 или 4 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации;

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом

Ассамблея,

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

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

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

принимая во внимание, что возможности дальнейшего ограничения шума в источнике лимитированы, поскольку в настоящее время на воздушных судах постепенно реализуются прошлые технические наработки в области уменьшения шума, а каких-либо существенных прорывов в области технологии в обозримом будущем не предвидится,

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

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

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

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

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

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

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

признавая, что стандарты Приложения 16 не предназначались для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов и, в частности, что новый стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, базируется на понимании того, что он предназначен только для целей сертификации,

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

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

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

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

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

- a) основывать введение таких ограничений на шумовых характеристиках воздушных судов, установленных посредством процедуры сертификации, проведенной в соответствии с томом I Приложения 16;
- b) соизмерять такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;
- c) по возможности вводить ограничения частичного характера вместо полного запрета на полеты в аэропортах;
- d) учитывать возможные последствия для авиаперевозок, в отношении которых отсутствуют приемлемые альтернативы (например, воздушные перевозки большой протяженности);
- e) учитывать особые условия деятельности эксплуатантов из развивающихся стран во избежание наложения необоснованного бремени на таких эксплуатантов, предоставляя освобождения;

- f) вводить такие ограничения по возможности постепенно, с учетом экономических последствий для эксплуатантов затрагиваемых воздушных судов;
- g) предоставлять эксплуатантам приемлемый период заблаговременного уведомления;
- h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;
- i) информировать ИКАО и другие заинтересованные государства о всех таких введенных ограничениях;

4. *вновь настоятельно призывает* государства не разрешать вводить какие либо эксплуатационные ограничения в целях снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствие стандартам по шуму главы 4 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Планирование и организация землепользования

Ассамблея,

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что также ожидается, что новый стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, расширит возможности эксплуатантов по замене шумных воздушных судов своих парков менее шумными воздушными судами,

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

принимая во внимание, что инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по снятию остроты проблемы шума включен в часть 2 (*Использование земельных*

участков и охрана окружающей среды) Руководства по проектированию аэропортов (Doc 9184), которое недавно было обновлено,

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

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

3. *настоятельно призывает* государства не допускать обострения проблем авиационного шума там, где это еще возможно, путем принятия превентивных мер в целях:

- a) размещения новых аэропортов в соответствующих местах на удалении от районов, чувствительных к шуму;
- b) принятия соответствующих мер для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;
- c) определения зон вокруг аэропортов, связанных с различными уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и критериев надлежащего использования таких земельных участков с учетом рекомендаций ИКАО;
- d) введения законодательства, подготовки рекомендаций или определения других приемлемых средств обеспечения соответствия этим критериям землепользования;
- e) обеспечения предоставления населению вокруг аэропортов ориентированной на читателя информации, касающейся производства полетов воздушных судов и их экологических последствий;

4. *порукает Совету:*

- a) обеспечить, чтобы инструктивный материал по землепользованию, содержащийся в Doc 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;
- b) рассмотреть вопрос о возможных мерах по стимулированию организации землепользования, в частности в тех частях мира, где не исключена перспектива избежать проблем авиационного шума в будущем.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

Ассамблея,

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

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

1. *подтверждает* важность, которую она придает обеспечению того, чтобы для населения звуковым ударом не создавалось неприемлемой ситуации в связи с коммерческой эксплуатацией сверхзвуковых воздушных судов;

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

3. *предлагает* государствам, являющимся изготовителями сверхзвуковых самолетов, представить ИКАО в соответствующее время предложения о том, как можно выполнить любые технические требования, определенные ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Влияние авиации на местное качество воздуха

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что на протяжении последних нескольких десятилетий количество многих выбрасываемых авиационными двигателями загрязняющих веществ, оказывающих влияние на местное и региональное качество воздуха, значительно уменьшилось,

принимая во внимание необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO_x (окислы азота), МЧ (микрочастиц) и других видов газообразной эмиссии,

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

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

принимая во внимание, что ИКАО определила технические стандарты и ускорила разработку эксплуатационных процедур, что позволило существенно уменьшить степень вредного воздействия воздушных судов на местное качество воздуха,

принимая во внимание, что в статье 15 *Конвенции о международной гражданской авиации* содержатся положения, касающиеся аэропортовых и других аналогичных сборов, включая принцип недопущения дискриминации, и что ИКАО разработала для Договаривающихся государств директивные указания в области

взимания сборов (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Дос 9082), включая конкретные инструктивные указания по сборам, связанным с шумом, и сборам за эмиссию, связанным с местным качеством воздуха,

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

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

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

отмечая, что Совет согласился с целесообразностью подготовки доклада, касающегося применения всех мер в отношении эмиссии, связанной с местным качеством воздуха, используя для этого технические, эксплуатационные и рыночные подходы, и что в настоящее время ИКАО прорабатывает этот вопрос,

1. *просит* Совет осуществлять мониторинг и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями, такими как ВОЗ, подготовить данные о влиянии авиационной эмиссии микрочастиц, окислов азота и других газов на благосостояние и здоровье людей и распространить информацию по этому вопросу;

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

3. *просит* Совет продолжить его деятельность по определению долгосрочных технических и эксплуатационных целей в части, касающейся экологических аспектов деятельности авиации, включая окислы азота, выбрасываемые воздушными судами;

4. *просит* Совет постоянно оказывать содействие совершенствованию условий эксплуатации и воздушного движения, что позволяет уменьшить последствия местного загрязнения воздуха воздушными судами;

5. *поощряет* предприятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, влияющей на местное качество воздуха, в частности, через посредство добровольных мер, и информирование об этом ИКАО;

6. *приветствует* разработку и пропаганду инструктивного материала по вопросам, касающимся оценки качества воздуха в аэропортах, и просит Совет активно осуществлять эту деятельность с целью завершения подготовки инструктивного материала по качеству воздуха в аэропортах в 2010 году;

7. *просит* Совет взаимодействовать с государствами и заинтересованными сторонами в деле пропаганды и обмена информацией о наилучшей практике, применяемой в аэропортах, направленной на уменьшение негативных последствий воздействия авиационной эмиссии на местное качество воздуха;

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ I

Воздействие авиации на глобальный климат: научное осознание проблемы

Ассамблея,

принимая во внимание, что в опубликованном в 1999 году специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", подготовленном по просьбе ИКАО Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, содержится комплексная оценка воздействия авиации на атмосферу,

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

принимая во внимание, что ИКАО обратилась с просьбой к МГЭИК включить обновленные основные выводы специального доклада в свой 4-й оценочный доклад, опубликованный в 2007 году,

1. *просит* Совет:

- a) по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном осознании воздействия авиации и предпринимать меры по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим проведению дискуссий относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;
- b) продолжить тесное сотрудничество с МГЭИК и другими организациями, занимающимися оценкой экологического воздействия авиации на атмосферу;

2. *призывает* государства:

- a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить рассмотрение неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в недавно опубликованном 4-м оценочном докладе;
- b) обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;

3. *настоятельно рекомендует* Совету содействовать повышению степени осознания потенциального использования альтернативных видов авиационного топлива и их соответствующего эмиссионного воздействия;

4. *настоятельно рекомендует* Совету и государствам постоянно обновлять прогнозные аналитические модели оценки воздействия авиации и сотрудничать в деле их разработки.

ДОБАВЛЕНИЕ J

Воздействие авиации на глобальный климат: сотрудничество с ООН и другими организациями

Ассамблея,

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

признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной гражданской авиации, изложенные в Чикагской конвенции, а также принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и учета соответствующих возможностей, предусмотренные РКИК ООН и Киотским протоколом,

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

принимая во внимание, что Киотским протоколом предусматриваются различные гибкие механизмы (такие как механизм чистого развития – МЧР), которые будут способствовать реализации проектов с участием развивающихся государств,

принимая во внимание, что первый период обязательств по Киотскому протоколу истекает в 2012 году и что в настоящее время обсуждается вопрос о последующих действиях в связи с этим документом, а также то, что ИКАО потребуется продолжить рассмотрение вопроса о ее ответственности за ограничение или уменьшение эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности международной гражданской авиации, и продемонстрировать свою ведущую роль в этой области,

принимая во внимание, что все заинтересованные стороны ожидают, что ИКАО будет демонстрировать ведущую роль в смягчении негативных последствий воздействия авиационной эмиссии ПГ и определит концепцию для ее тесной увязки с экологическими задачами в рамках бизнес-плана ИКАО и других программ ИКАО,

признавая тесную взаимосвязь изменения климата и экономического развития в контексте Целей развития на тысячелетие (ЦРТ) ООН и роль авиации в содействии достижению этих целей,

отмечая важность учета эмиссии воздушных судов в контексте оценки общего объема эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности авиации, транспортной отрасли и общей экономической деятельности,

отмечая, что в различных регионах мира абсолютные уровни эмиссии международной и внутренней авиации и темпы ее увеличения существенно отличаются,

1. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;
- b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей и разработку конкретных

предложений, и, как можно скорее, дать рекомендации Конференции Сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры и учитывающие потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;

- с) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и ее Вспомогательным органом для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА).

ДОБАВЛЕНИЕ К

Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что быстрые темпы роста гражданской авиации в целом привели к увеличению доли авиационной отрасли в общем объеме эмиссии парниковых газов,

признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной гражданской авиации, изложенные в Чикагской конвенции, а также принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и учета соответствующих возможностей, предусмотренные РКИК ООН и Киотским протоколом,

принимая во внимание, что Совет ИКАО разработал варианты политики по ограничению или уменьшению экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, образуемой в результате деятельности гражданской авиации, и что в настоящее время осуществляется деятельность по разработке технологий и стандартов, определению эксплуатационных и рыночных мер, направленных на уменьшение объема эмиссии,

отмечая, что для оказания содействия устойчивому развитию авиации необходим комплексный подход, охватывающий деятельность в области технологий и стандартов, а также эксплуатационные и рыночные меры по уменьшению объема эмиссии,

отмечая необходимость уделения особого внимания тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках,

признавая, что в авиационном секторе достигнут значительный прогресс и что с точки зрения расхода топлива на пассажиро-километр эффективность выпускаемых в настоящее время воздушных судов примерно на 70 % превышает эффективность воздушных судов, эксплуатировавшихся 40 лет назад, и что авиакомпании некоторых Договаривающихся государств в течение последних нескольких лет добились чистого уменьшения объемов эмиссии, несмотря на одновременное увеличение объемов перевозок, и что международные авиакомпании взяли на себя обязательство в период с 2005 по 2020 гг. дополнительно повысить топливную эффективность на 25 %,

отмечая, что воздушные суда, в которых реализованы технологии следующего поколения, и модернизация систем воздушного движения, как ожидается, позволят дополнительно повысить эффективность

полетов и топливную эффективность, что ИКАО может стимулировать эту деятельность в рамках Глобального аэронавигационного плана,

признавая, что Стандарты и цели ИКАО в отношении NO_x направлены на решение проблемы местного качества воздуха, однако они будут также содействовать уменьшению воздействия авиации на климат,

1. *просит* Совет содействовать принятию государствами действий, активно разрабатывая варианты политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, разрабатывая конкретные предложения и в оперативном порядке предоставляя консультации Конференции сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры, учитывая при этом потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;

2. *просит* Совет:

a) создать новую группу по международной авиации и изменению климата из числа высокопоставленных правительственных должностных лиц, представляющих все регионы ИКАО, в деятельности которой в равной степени будут участвовать развивающиеся и развитые страны, а Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации будет оказывать ей техническую поддержку с целью разработки и представления Совету активной программы действий в области международной авиации и изменения климата, основанной на консенсусе и отражающей совместное видение и решительную волю всех Договаривающихся государств, включая:

1) рамки реализации, охватывающие экономически эффективные и технически реальные стратегии и меры, которые Договаривающиеся государства могут использовать для уменьшения объема эмиссии, в том числе:

- добровольные меры (например, компенсации);
- эффективное распространение информации о технических достижениях в области воздушных судов и наземного оборудования;
- более эффективные эксплуатационные меры;
- совершенствование организации воздушного движения;
- позитивные экономические стимулы;
- рыночные меры;

2) определение средств, позволяющих определить степень достигнутого прогресса;

3) определение возможных глобальных амбициозных целей в части, касающейся топливной эффективности для международной авиации и возможных вариантов их реализации;

4) представление информации о прогрессе, достигнутом в результате реализованных Договаривающимися государствами и заинтересованными сторонами мер;

b) провести в подходящие сроки совещание высокого уровня по рассмотрению программы действий, рекомендованной этой группой, учитывая при этом тот факт, что в декабре 2009 года будет проведено 15-е совещание Конференции Сторон (COP15) РКИК ООН;

3. *просит* Совет, осуществляя деятельность через посредство Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации, продолжить разработку и обновление инструктивного материала для

Договаривающихся государств по применению мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии воздушных судов, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия авиации и изменения климата;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран, оценить или продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных реализацией различных мер, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей;

5. *просит* Совет дать необходимые указания и инструкции региональным бюро ИКАО в целях оказания помощи Договаривающимся государствам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе, и осуществлять совместную деятельность по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией их различных программ;

6. *просит* государства поощрять отрасль, ставить перед собой амбициозные цели по постоянному улучшению показателей ее деятельности в области уменьшения объема авиационной эмиссии;

7. *просит* Договаривающиеся государства увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;

8. *просит* государства определить и представить информацию о комплексе мер и планах по уменьшению к 2020 году перегрузки воздушного пространства, в результате которой происходят задержки и необоснованное сжигание топлива;

9. *просит* государства поощрять эксплуатантов аэропортов повышать эффективность операций в контролируемых зонах и внедрять меры по повышению эффективности наземных операций в целях уменьшения интенсивности выбросов углерода;

10. *просит* Совет, действуя через посредство Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации:

- a) на ежегодной основе представлять доклады о достигнутом прогрессе в области топливной эффективности с указанием средних показателей по эксплуатируемому парку и совокупного годового объема потребленного топлива международной гражданской авиацией, тесно сотрудничая при этом с отраслью;
- b) составить прогноз общего потенциального уменьшения объема авиационной эмиссии эксплуатируемого парка;
- c) оценить и количественно выразить возможности дополнительного снижения для рассмотрения на предстоящей сессии Ассамблеи;

11. *просит* Совет предпринять необходимые действия по поддержке инициативы ИКАО в области эмиссии, включая реализацию целей ИКАО, предусматривающих ограничение или уменьшение воздействия авиационной эмиссии, содействовать сотрудничеству между Договаривающимися государствами, осуществлять мониторинг и представлять доклады о прогрессе, достигнутом в этой области. В частности, Совету следует:

- a) изучить соответствующие параметры и разработать среднесрочные и долгосрочные цели в области технологии в отношении сжигания авиационного топлива и представить доклад следующей сессии Ассамблеи;

- b) продолжить разработку необходимого инструментария по оценке выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и содействовать использованию эксплуатационных мер, изложенных в инструктивном материале ИКАО (Cir 303), в качестве средства ограничения или уменьшения экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей;
- c) в Глобальном аэронавигационном плане ИКАО уделить особое внимание всем аспектам повышения топливной эффективности;
- d) содействовать, при необходимости, реализации региональных, межрегиональных и глобальных инициатив совместно с Договаривающимися государствами, направленных на повышение эффективности воздушных перевозок и уменьшение потребления топлива;
- e) настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам повышать эффективность воздушных перевозок с целью уменьшения объема эмиссии и представлять доклады о достигнутом прогрессе в этой области;
- f) просить Договаривающиеся государства представить перечень предпринимаемых ими мер по сокращению авиационной эмиссии в своих соответствующих государствах;
- g) содействовать использованию новых процедур и технологий, позволяющих получить экологические выгоды при эксплуатации воздушных судов;

12. *просит* Совет настоятельно рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам содействовать распространению и совместному использованию наилучшей практики, применяемой в аэропортах, с целью уменьшения негативных последствий эмиссии ПГ, образуемой в результате деятельности гражданской авиации;

13. *просит* Совет настоятельно рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам разрабатывать модели управления потоками и организации воздушного движения, направленные на оптимизацию экологических выгод;

14. *просит* государства:

- a) поощрять проведение необходимых научных исследований и разработок, предусматривающих создание более эффективных с экологической точки зрения конструкций двигателей и воздушных судов;
- b) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии;
- c) ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения спутниковых технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах;
- d) содействовать эффективной координации деятельности своих авиационных полномочных органов, занимающихся разработкой более благоприятных с экологической точки зрения воздушных трасс и усовершенствованных эксплуатационных процедур для международной гражданской авиации;
- e) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций ОрВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного пространства;

- f) сотрудничать в деле создания региональных возможностей по осуществлению замеров и контроля в целях проведения оценки экологических выгод, полученных в результате реализации вышеупомянутых мер;

15. *поощряет* принятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению и уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации посредством реализации добровольных мер и информирование об этом ИКАО и *просит* Совет поручить Генеральному секретарю поддерживать актуальность разработанного ИКАО инструктивного материала по применению таких мер, включая типовое добровольное соглашение, и предоставлять всем заинтересованным сторонам информацию о таком опыте.

ДОБАВЛЕНИЕ L

Рыночные меры, включая торговлю квотами на эмиссию

Ассамблея,

принимая во внимание, что рыночные меры, включая использование торговли квотами на эмиссию, являются политическими средствами, призванными обеспечить достижение экологических целей с меньшими затратами и более эффективно, чем традиционные нормативные меры, образом,

признавая, что Договаривающиеся государства несут ответственность за принятие решений, касающихся целей и наиболее приемлемых мер по решению проблемы эмиссии парниковых газов с учетом рекомендаций ИКАО,

признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной гражданской авиации, изложенные в Чикагской конвенции, а также принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и учета соответствующих возможностей, предусмотренные РКИК ООН и Киотским протоколом,

признавая, что большинство Договаривающихся государств одобряют применение торговли квотами на эмиссию к международной авиации лишь на основе взаимной договоренности между государствами и что другие Договаривающиеся государства считают, что открытая система торговли квотами на эмиссию должна вводиться в соответствии с принципом недискриминации,

признавая необходимость принятия конструктивных действий по обеспечению большей степени согласованности предпринимаемых и предполагаемых мер по соответствующему реагированию на проблемы авиации и изменения климата с учетом вышеизложенных принципов,

отмечая, что ИКАО в своей политике проводит концептуальное различие между сбором и налогом в том плане, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или не определяются на основе конкретных расходов",

принимая во внимание, что ИКАО разработала руководство для Договаривающихся государств о политике в области налогообложения ("*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*", Дос 8632), в котором, в частности, рекомендуется освобождать на взаимной основе эксплуатантов воздушных судов от уплаты всех налогов на топливо, находящееся на борту воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и то, что эта политика воплощается в жизнь посредством двусторонних соглашений о воздушном сообщении, а также то, что Договаривающимся

государствам предлагается в максимально возможной степени снижать или отменять налоги, связанные с продажей услуг или использованием международного воздушного транспорта,

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

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

отмечая, что по-прежнему остается ряд нерешенных вопросов юридического и политического характера, касающихся введения сборов за ПГ, и что вопрос об интеграции авиации в существующие системы торговли квотами на эмиссию пока не решен,

отмечая, что ИКАО опубликовала "Проект инструктивного материала по торговле квотами на эмиссию применительно к авиации" (Doc 9885),

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства имеют юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную практику,

принимая во внимание, что создание систем компенсации выбросов углерода помогает повысить степень осознания общественностью проблемы изменения климата и в краткосрочной перспективе может содействовать уменьшению объема эмиссии,

1. *призывает* Договаривающиеся государства и Совет принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами:

а) сборы и пошлины, связанные с эмиссией:

- 1) *подтверждает*, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не утратила своей актуальности;
- 2) *признает*, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время является недостаточным для введения сборов за эмиссию парниковых газов в международном масштабе, хотя введение таких сборов по взаимному согласию государств – членов региональных организаций экономической интеграции по отношению к эксплуатантам этих государств не исключается;
- 3) *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию парниковых газов;

б) торговля квотами на эмиссию:

- 1) *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам применять систему торговли квотами на эмиссию в отношении эксплуатантов воздушных судов других Договаривающихся государств лишь на основе взаимной договоренности между этими государствами;
- 2) *просит* государства представлять информацию о новых разработках, результатах и опыте в этой области;

- 3) *просит* Совет:
- a) завершить и поддерживать актуальность разработанных ИКАО для использования Договаривающимися государствами, при необходимости и в соответствии с настоящей и последующими резолюциями, рекомендаций по включению эмиссии международной авиации в систему торговли квотами на эмиссию Договаривающихся государств в рамках процесса РКИК ООН;
 - b) провести, при необходимости, дополнительное изучение различных аспектов внедрения систем торговли квотами на эмиссию и оценить экономическую эффективность любой внедренной системы, учитывая при этом последствия для деятельности авиации и ее развития в развивающихся странах в соответствии с принципами, изложенными выше;
 - c) провести экономический анализ финансовых последствий включения международной авиации в существующие системы торговли квотами на эмиссию и обзор литературы, посвященной анализу затрат/выгод в рамках существующих систем торговли, уделяя при этом особое внимание порядку их применения к другим отраслям, с целью извлечения приемлемых для авиационного сектора уроков;
- c) компенсация выбросов углерода:
- 1) *просит* Совет изучить потенциальную возможность использования механизмов компенсации выбросов углерода в качестве дополнительного средства смягчения последствий воздействия авиационной эмиссии на местное качество воздуха и изменение климата;
 - 2) *просит* Совет собирать и распространять информацию о результатах реализуемых государствами и другими организациями программ компенсации выбросов углерода в части, касающейся авиационной эмиссии;
- d) механизм чистого развития (МЧР):
- 1) *предлагает* Договаривающимся государствам изучить вопрос об использовании механизма чистого развития (МЧР) в рамках международной авиации.

A36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

A36-14. Использование кроссполярных маршрутов

A36-21. Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов

Ассамблея,

принимая во внимание, что мировое сообщество все в большей степени осознает угрозу биологическому разнообразию, создаваемую инвазивными чужеродными видами,

принимая во внимание, что международные перевозки, включая гражданские воздушные перевозки, представляют собой один из возможных путей интродукции инвазивных чужеродных видов,

принимая во внимание, что Конвенция о биологическом разнообразии, Глобальная программа по инвазивным видам и другие межправительственные и неправительственные международные организации в настоящее время разрабатывают способы эффективной оценки и решения проблемы чужеродных видов, которые представляют собой угрозу экосистемам, средам обитания и видам,

1. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства содействовать усилиям друг друга по сокращению опасности интродукции, посредством гражданских воздушных перевозок, потенциально инвазивных чужеродных видов в районы за пределами их естественных ареалов;
2. *порукает* Совету ИКАО продолжать работать в этой области с соответствующими организациями;
3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-19.

A27-12. Роль ИКАО в борьбе с незаконными перевозками наркотических средств на авиационном транспорте

Ассамблея,

принимая во внимание, что злоупотребление наркотическими средствами и психотропными веществами и их незаконный оборот по-прежнему представляют собой серьезные международные проблемы, требующие срочного и постоянного внимания,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций призвала специализированные учреждения принять активное участие в выполнении резолюций Генеральной Ассамблеи ООН 39/143, 40/121 и 41/127 "Международная кампания по борьбе против незаконного оборота наркотиков",

принимая во внимание, что в Декларации Международной конференции по борьбе со злоупотреблением наркотическими средствами и их незаконным оборотом, принятой 26 июня 1987 года, государства обязались принимать решительные международные меры против злоупотребления наркотическими средствами и их незаконного оборота, считая эти меры важной целью своей политики,

принимая во внимание, что Международная конференция по борьбе со злоупотреблением наркотическими средствами и их незаконным оборотом приняла Всеобъемлющий междисциплинарный план будущей деятельности, связанной с проблемами злоупотребления наркотиками, в качестве программы будущей работы на национальном, региональном и международном уровнях,

принимая во внимание, что в резолюции А26-12 Совету настоятельно рекомендовалось в ускоренном порядке продолжить свои усилия по изучению возможной роли ИКАО в этом вопросе и представить доклад следующей очередной сессии Ассамблеи,

1. *одобряет действия*, предпринятые Советом в рамках Авиатранспортного комитета, Аэронавигационной комиссии, 10-го Специализированного совещания по упрощению формальностей и Секретариатом по выполнению резолюции А26-12 Ассамблеи и Всеобъемлющего междисциплинарного плана, принятого Международной конференцией по борьбе со злоупотреблением наркотическими средствами и их незаконным оборотом;

2. *настоятельно рекомендует* Совету в первоочередном порядке разработать конкретные меры по предотвращению и исключению возможного использования незаконных наркотических средств и злоупотребления другими наркотическими средствами или веществами членами экипажей, диспетчерами УВД, техническим и прочим персоналом международной гражданской авиации;

3. *настоятельно рекомендует* Совету продолжить свою работу по предотвращению незаконной перевозки наркотических средств и психотропных веществ по воздуху;

4. *просит* Совет продолжать внимательно следить за работой Организации Объединенных Наций и других учреждений по выполнению Всеобъемлющего междисциплинарного плана будущей деятельности по борьбе со злоупотреблением наркотическими средствами и обеспечивать активное сотрудничество Организации в реализации всех программ, касающихся международной гражданской авиации;

5. *просит* Совет предложить, исходя из результатов любого дополнительного исследования, которое может потребоваться провести, конкретные действия и меры, включая подготовку необходимого инструктивного материала по всем связанным с наркотическими средствами проблемам, которые могут возникнуть в международной гражданской авиации;

6. *призывает* все Договаривающиеся государства продолжить усилия, направленные на предотвращение незаконной перевозки наркотических средств по воздуху, принять соответствующие законодательные меры, предусматривающие суровое наказание за преступления, связанные с незаконной перевозкой наркотических средств и других психотропных веществ по воздуху, и в кратчайшие практически возможные сроки стать участниками Конвенции Организации Объединенных Наций о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 года;

7. *просит* Совет представить доклад о выполнении настоящей резолюции следующей очередной сессии Ассамблеи;

8. *объявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А26-12.

А36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

А29-15. Ограничение курения на международных пассажирских рейсах

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея ИКАО продемонстрировала озабоченность благосостоянием человечества и стремление внести свой вклад в улучшение качества жизни и окружающей среды, в которой люди занимаются трудовой и иной деятельностью, включая решение таких проблем, как эмиссия авиационных двигателей, разрушение озонового слоя и авиационный шум,

принимая во внимание, что Ассамблея ИКАО признала свою ответственность за достижение максимальной совместимости функционирования гражданской авиации и качества среды, окружающей человека,

принимая во внимание, что государства все в большей степени признают угрозу здоровью, создаваемую курением на рабочих местах, в общественных зданиях и общественном транспорте, и принимают меры для ее устранения,

принимая во внимание, что отложения смол и других остаточных компонентов табачного дыма на борту воздушного судна могут оказать неблагоприятное влияние на аварийные кислородные маски и привести к загрязнению систем жизнеобеспечения,

принимая во внимание, что Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Международная организация труда (МОТ) считают охрану труда и здоровье взаимосвязанными и неразделимыми понятиями,

принимая во внимание, что Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) единогласно приняла резолюцию, настоятельно призывающую государства-члены запретить курение на общественном транспорте, где нельзя обеспечить защиту от непреднамеренного воздействия табачного дыма, и поручила своему Генеральному директору сотрудничать в этом вопросе с ИКАО,

1. *просит* Совет ИКАО активизировать свои исследования аспектов безопасности полетов, связанных с запретом курения на борту воздушных судов;

2. *просит* Совет ИКАО, при содействии и в сотрудничестве со Всемирной организацией здравоохранения, принять соответствующие меры, способствующие созданию при выполнении полетов на всех международных рейсах среды, свободной от табачного дыма;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства принять тем временем в возможно короткие сроки необходимые меры, направленные на постепенное ограничение курения на всех международных пассажирских рейсах в целях введения полного запрета на курение к 1 июля 1996 года;

4. *просит* Совет ИКАО представить доклад о выполнении настоящей резолюции во всех ее аспектах следующей очередной сессии Ассамблеи.

A35-12. Охрана здоровья пассажиров и экипажей и предотвращение распространения инфекционных заболеваний при международных перевозках

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* устанавливает, что "целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы: ... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

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

принимая во внимание, что за последние годы в мире участились случаи передачи инфекционных болезней посредством воздушного транспорта и возросла угроза такой передачи,

принимая во внимание, что резолюция А29-15 Ассамблеи настоятельно призывает все Договаривающиеся государства принимать необходимые меры, направленные на постепенное ограничение курения на всех международных пассажирских рейсах в целях введения полного запрета на курение к 1 июля 1996 года,

принимая во внимание, что рост числа пожилых людей и инвалидов, пользующихся воздушным транспортом, и увеличение продолжительности международных рейсов могут создавать дополнительные риски для здоровья пассажиров и способствовать более частому возникновению на борту воздушных судов ситуаций, требующих оказания срочной медицинской помощи,

принимая во внимание, что по прогнозам ИКАО в обозримом будущем количество пассажиров будет возрастать на 5 % в год, благодаря чему при воздушных перевозках могут участиться ситуации, требующие оказания срочной медицинской помощи,

принимая во внимание, что технические средства связи позволяют врачам, находящимся на земле, устанавливать диагноз и проводить лечение пассажиров в полете,

принимая во внимание, что в некоторых случаях аспекты охраны здоровья становятся определяющими при принятии решения об использовании воздушного транспорта, что может иметь крайне разрушительные последствия для экономики авиакомпаний и аэропортов,

принимая во внимание необходимость координации в международном масштабе активной деятельности и мероприятий по вопросам охраны здоровья, проводимых ИКАО, некоторыми Договаривающимися государствами, Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА), Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), Всемирной туристской организацией (ВТО) и также такими международными организациями, как Ассоциация авиационной и космической медицины (ААКМ), Международная академия авиационной и космической медицины (МААКМ), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международный совет аэропортов (МСА), а также другими заинтересованными организациями,

1. *заявляет*, что охрана здоровья пассажиров и экипажей на международных рейсах является составной частью безопасных авиаперевозок и что необходимо создавать условия для обеспечения своевременного и экономически эффективного проведения этой работы;

2. *просит* Совет рассмотреть существующие SARPS, касающиеся здоровья пассажиров и экипажей, и по мере необходимости разработать новые SARPS с должным учетом глобальных аспектов здравоохранения и последних событий в сфере авиатранспортных операций;

3. *просит* Совет создать соответствующий институциональный механизм для координации усилий Договаривающихся государств и других членов международного сообщества гражданской авиации, направленных на охрану здоровья пассажиров и экипажей;

4. *просит* Совет в первоочередном порядке разработать стандарты и рекомендуемую практику для соответствующих Приложений к Конвенции, предусматривающие подготовку планов действий на случай непредвиденных обстоятельств в целях предотвращения распространения инфекционных болезней посредством воздушного транспорта;

5. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам и впредь обеспечивать соблюдение существующих SARPS, относящихся к здоровью пассажиров и экипажей;

6. *просит* Совет поддержать дальнейшее изучение вопроса о последствиях воздушных перевозок для здоровья пассажиров и экипажей;

7. *просит* Совет представить доклад о выполнении настоящей резолюции во всех ее аспектах следующей очередной сессии Ассамблеи.

А36-24. Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что ассамблеи ИКАО выражали озабоченность качеством жизни и окружающей среды, в которой люди работают, включая решение вопросов, связанных с эмиссией двигателей, озоновым слоем, авиационным шумом, курением и инвазивными чужеродными видами,

принимая во внимание, что 35-я сессия Ассамблеи заявила, что "охрана здоровья пассажиров и экипажей на международных рейсах является составной частью безопасных авиаперевозок и что необходимо создать условия для обеспечения своевременного и экономически эффективного проведения этой работы",

принимая во внимание, что внесенные в 2005 году в Международные медико-санитарные правила изменения привели к укреплению общественного здравоохранения при перевозках и на транспорте, сведению до минимума риска для общественного здравоохранения, а также к расширению определения дезинсекции, которое включает сейчас как контроль, так и уничтожение насекомых – переносчиков инфекций,

принимая во внимание существующую озабоченность тем, что применяемая некоторыми государствами практика требовать использования инсектицидных веществ для дезинсекции воздушных судов может привести к дискомфорту и возможным неблагоприятным последствиям для здоровья пассажиров и членов экипажа,

принимая во внимание, что некоторые недавно проведенные исследования показали, что нехимические методы дезинфекции эффективны в предотвращении проникновения на борт воздушных судов комаров и других летающих насекомых,

постановляет:

1. *поручить* Совету настойчиво предложить Всемирной организации здравоохранения провести консультации по вопросу о дезинсекции пассажирского салона и кабины экипажа, в ходе которых :

- a) рассмотреть информацию о достижениях в области нехимической дезинсекции;
- b) рассмотреть эффективность и безопасность нехимической дезинсекции по сравнению с эффективностью и безопасностью дезинсекции с помощью пестицидов;
- c) рассмотреть рекомендации, которые подготовлены в отношении приемлемых методов дезинсекции;

2. *поручить* Совету способствовать изучению нехимических подходов к дезинсекции пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов;

3. *поручить* Совету подготовить доклад о ходе выполнения этой резолюции для представления на следующей очередной сессии Ассамблеи.

**A27-13. Защита международного общественного
воздушного транспорта**

Ассамблея,

принимая во внимание, что в преамбуле подписанной в 1944 году в Чикаго *Конвенции о международной гражданской авиации* в качестве основополагающей цели признается необходимость того, "...чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично", причем указанный принцип закрепляется в статье 44 *Конвенции*, и *принимая во внимание*, что статья 13 или любая другая статья *Конвенции о международной гражданской авиации* должна интерпретироваться и применяться последовательно в соответствии с указанными руководящими принципами,

учитывая исключительную важность международного воздушного транспорта для поддержания всеобщего мира и экономики развивающихся стран и огромные усилия, требуемые этим странам для обеспечения функционирования их собственных систем воздушного транспорта,

принимая во внимание принятую Третьей Авиатранспортной конференцией рекомендацию 9, в которой указывается на необходимость предоставления авиаперевозчикам гарантий от задержания их воздушных судов при отсутствии доказательств или презумпции их небрежности или вины,

принимая во внимание, что воздушный транспорт предоставляет общественное по своему характеру обслуживание, укрепление и обеспечение непрерывности которого относится к компетенции государств в рамках их деятельности на благо всего общества,

принимая во внимание, что основной задачей эксплуатантов регулярного воздушного транспорта является предоставление общественного обслуживания, имеющего юридический статус и регламентируемого специальным режимом, установленным *Конвенцией о международной гражданской авиации*,

1. *вновь подтверждает* общественный характер обслуживания, предоставляемого эксплуатантами воздушного транспорта, признав, что оно призвано в первую очередь служить общему благу народов, в обеспечении которого в равной степени заинтересованы государства, перевозчики и пользователи;

2. *объявляет* несовместимым с принципами, установленными *Конвенцией о международной гражданской авиации*, любое необоснованное задержание воздушного судна, выполняющего коммерческие воздушные перевозки, при отсутствии доказательств или презумпции небрежности или вины со стороны соответствующих авиаперевозчиков.

**A33-20. Скоординированный подход при оказании помощи
в области авиационного страхования от военных
рисков**

A24-1. Международный день мира

Ассамблея,

принимая во внимание, что третий вторник сентября объявлен Организацией Объединенных Наций Международным днем мира,

принимая во внимание, что мир является главной целью всех людей и государств, а также всех организаций системы Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание, что гражданская авиация является важным средством международного общения между государствами и народами и, как об этом говорится в преамбуле *Конвенции о международной гражданской авиации*, она может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира,

постановляет с этого времени отмечать этот день, который в этом году является также первым днем работы ее 24-й сессии, и обращается ко всем народам, действующим на благо гражданской авиации, с призывом глубоко осознать тот вклад, который их деятельность может внести в обеспечение международного сотрудничества и мира во всем мире, и неизменно помнить об этом.

A29-3. Глобальное согласование правил

Ассамблея,

принимая во внимание, что взаимосвязи, существующие в международной гражданской авиации, обеспечивают ей приоритетное право на блага глобализации, важным элементом которой является глобальное согласование национальных правил применения Стандартов ИКАО,

принимая во внимание, что в настоящее время международная авиация состоит из крупных национальных и транснациональных авиаперевозчиков и различных авиакомпаний, объединившихся для совместной деятельности в общемировом масштабе; авиалиний, находящихся в собственности транснациональных организаций; а также международных изготовителей авиационной продукции,

принимая во внимание, что в Соглашении о воздушных судах Генерального соглашения о тарифах и торговле (ГАТТ) государства договорились о том, что требования по сертификации гражданских воздушных судов и инструкции по их эксплуатации и техническому обслуживанию не будут препятствовать торговле,

принимая во внимание, что глобальное согласование национальных правил международной гражданской авиации желательно для эффективного выполнения обязательств в рамках ГАТТ,

принимая во внимание, что отдельные государства по-разному интерпретируют и применяют Стандарты ИКАО по обеспечению безопасности полетов, что приводит к потенциально дорогостоящим различиям в эксплуатации,

принимая во внимание, что относительно небольшое число государств обычно откликается на просьбы Секретариата высказать свое мнение или выразить согласие относительно стандартов, предлагаемых ИКАО, что, в свою очередь, приводит к решениям, которые принимаются на основе относительно малого числа отзывов и последствия которых отнюдь не содействуют успешному согласованию правил и не отвечают интересам безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что глобальное согласование правил могло бы способствовать выполнению статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации, которая предусматривает право государств на передачу друг другу по договоренности определенных функций в области обеспечения безопасности полетов,

принимая во внимание, что некоторые государства приступили к осуществлению двусторонних и многосторонних программ по согласованию национальных правил в целях устранения дорогостоящих проблем несовместимости и поощрения более эффективной конкуренции в области международной авиации,

1. *настоятельно рекомендует* государствам и группам государств, которые еще этого не сделали, принять конструктивные меры по содействию глобальному согласованию национальных правил применения Стандартов ИКАО;

2. *настоятельно рекомендует* государствам использовать в своих национальных правилах, насколько это практически возможно, точную формулировку нормативных Стандартов ИКАО при применении Стандартов ИКАО и стремиться к согласованию национальных правил с другими государствами, которые употребляют или намереваются ввести более жесткие стандарты;

3. *настоятельно рекомендует* всем государствам во избежание принятия решений, базирующихся на малом числе откликов, отвечать на запросы Совета ИКАО, высказывая свои замечания и сообщая о своем согласии или несогласии относительно стандартов, предлагаемых ИКАО;

4. *порукает* Совету ИКАО продолжать работу по совершенствованию Стандартов ИКАО и рассмотреть возможность создания механизма многостороннего мониторинга.

A33-11. Глобальные нормы проектирования воздушных судов
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что в статье 33 Конвенции требуется, чтобы государства признавали действительными удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, выданные государствами, где зарегистрированы воздушные суда, при условии, что требования, в соответствии с которыми они были выданы, соответствуют минимальным стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией,

принимая во внимание, что Совет ИКАО в 1972 году согласился с тем, чтобы Международные стандарты летной годности, принятые Советом, признавались в качестве полной подборки международных норм, необходимых для придания силы и осуществления прав и обязательств, вытекающих из статьи 33 Конвенции,

принимая во внимание, что Совет ИКАО также согласился, что должны быть национальные нормы летной годности, содержащие в полном объеме и масштабе подробные данные, которые отдельные государства считают необходимыми, чтобы служить в качестве основы сертификации отдельными государствами летной годности каждого воздушного судна,

признавая, что расходы изготовителей воздушных судов и эксплуатантов, связанные с проведением повторных сертификаций в целях выполнения требований многих различных национальных полномочных авиационных органов, могут быть значительно снижены за счет исключения таких повторных работ,

признавая, что предпринимаемые Федеральным авиационным управлением Соединенных Штатов Америки и европейскими Объединенными авиационными администрациями совместные усилия привели к тому, что многие основные государства разработчиков объединили свои усилия в работе по установлению

согласованных на глобальном уровне норм проектирования и изучению возможности гармонизации порядка сертификации воздушных судов,

1. *одобряет* усилия, направленные на установление согласованных на глобальном уровне норм проектирования и изучение возможности гармонизации порядка сертификации воздушных судов;

2. *настоятельно рекомендует* всем государствам разработчиков и другим Договаривающимся государствам принять участие в инициированных ФАУ/ОАА международных проектах по гармонизации;

3. *настоятельно рекомендует* Генеральному секретарю обеспечить участие ИКАО в осуществлении этих проектов по гармонизации в практически возможной степени;

4. *порукает* Генеральному секретарю обратить внимание всех Договаривающихся государств на эту резолюцию.

A36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

A35-15. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/ организации воздушного движения (CNS/ATM)

Ассамблея,

принимая во внимание целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики и практики ИКАО в области систем CNS/ATM в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобны для использования и логически упорядочены,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем CNS/ATM по состоянию на день закрытия 35-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* и впредь принимать на каждой очередной сессии Ассамблеи, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области CNS/ATM;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A33-15.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО является единственной международной организацией, которая в состоянии осуществлять эффективную координацию деятельности в области CNS/ATM во всемирном масштабе,

принимая во внимание, что системы CNS/ATM ИКАО следует использовать в интересах и целях гражданской авиации всего мира,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства должны обладать равными правами на получение преимуществ от глобальных систем, входящих в системы CNS/ATM ИКАО,

учитывая заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM, разработанное и принятое Советом ИКАО 9 марта 1994 года,

1. *постановляет*, что ничто не должно лишать Договаривающееся государство его права на получение преимуществ от систем CNS/ATM ИКАО или приводить к дискриминации в отношениях между государствами, предоставляющими и использующими системы;

2. *постановляет*, что внедрение систем CNS/ATM ИКАО не должно затрагивать суверенитет и границы государств;

3. *настоятельно рекомендует* разрабатывать положения и инструктивные материалы, касающиеся всех аспектов систем CNS/ATM ИКАО, в рамках соответствующих совещаний, конференций, групп экспертов и семинаров с участием Договаривающихся государств;

4. *настоятельно рекомендует* достаточно заблаговременно рассылать предлагаемые положения, охватывающие все аспекты систем CNS/ATM ИКАО, всем Договаривающимся государствам, с тем чтобы предоставить им надлежащую возможность для соответствующей подготовки, насколько это практически осуществимо.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Гармонизация внедрения систем CNS/ATM ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание международный характер гражданской авиации и взаимодействие региональных аэронавигационных служб,

принимая во внимание рекомендации 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 и 8/5 Десятой Аэронавигационной конференции, рекомендации 4/4 и 4/5 3-го совещания Специального комитета по контролю и координации разработки и планированию перехода к будущей системе аэронавигации (FANS – этап II), рекомендацию 4/4 4-го совещания Комитета FANS (этап II) и рекомендаций 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 6/13 и 7/3 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции,

принимая во внимание, что эти рекомендации были приняты к сведению или утверждены Советом ИКАО, который поручил Генеральному секретарю ИКАО принять все надлежащие меры,

признавая роль, которую регионы должны играть в планировании и реализации систем CNS/ATM ИКАО,

учитывая возможную задержку при переходе к этим системам в некоторых регионах,

с удовлетворением принимая к сведению программы испытаний и демонстраций и прогресс, достигнутый во всех регионах в части внедрения передовых систем ОрВД,

полагая, что участие всех регионов будет гарантировать более эффективную оценку результатов испытаний и способствовать эволюции систем CNS/ATM ИКАО, с тем чтобы эти системы стали

интероперабельными и содействовали созданию глобальной бесшовной системы ОрВД, позволяющей адаптироваться в целях эффективного удовлетворения региональных и местных потребностей,

отмечая, что государствам необходимо на индивидуальной и/или коллективной основе рассмотреть экономические и организационные аспекты, в частности провести анализ затрат/выгод, а также вопросы финансирования средств, возмещения расходов и кооперации,

отмечая, что в целях скорейшей реализации преимуществ для пользователей и обеспечения скоординированного на глобальном уровне гармоничного внедрения систем CNS/ATM в поддержку глобальной системы ОрВД некоторым государствам потребуется техническая и финансовая помощь, и *признавая* заявление, касающееся центральной роли ИКАО в координации договоренностей о техническом сотрудничестве и содействии оказанию государствам помощи в решении технических, финансовых, управленческих, юридических вопросов и вопросов сотрудничества, связанных с внедрением,

1. *призывает* государства, PIRG и авиационную отрасль использовать глобальную эксплуатационную концепцию ОрВД ИКАО в качестве общих рамок, которыми следует руководствоваться при планировании и внедрении систем CNS/ATM, и сосредоточить всю такую деятельность по разработке на глобальной эксплуатационной концепции ОрВД;

2. *настоятельно призывает* Совет обеспечить разработку ИКАО стратегии перехода, требований к ОрВД и SARPS, необходимых для обеспечения внедрения глобальной системы ОрВД;

3. *настоятельно рекомендует* Совету незамедлительно продолжить рассмотрение экономических, организационных, юридических и стратегических аспектов, связанных с внедрением систем CNS/ATM ИКАО;

4. *настоятельно призывает* Совет предпринять необходимые шаги для обеспечения того, чтобы будущая глобальная система ОрВД строилась на характеристиках и чтобы связанные с характеристиками цели и задачи будущих систем разрабатывались своевременно;

5. *призывает* государства, которые в состоянии сделать это, и *предлагает* соответствующим международным организациям, пользователям и поставщикам услуг:

- a) не жалеть усилий для сотрудничества и оказания содействия в осуществлении программ научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций (RDT&D) в тесном сотрудничестве с государствами с ограниченными ресурсами;
- b) апробировать концептуальные компоненты, определенные в глобальной эксплуатационной концепции ОрВД;

6. *просит* Совет на первоочередной основе в рамках принятого Ассамблеей бюджета обеспечить выделение достаточных ресурсов тем региональным бюро ИКАО, которые, в частности, аккредитованы в развивающихся государствах, учитывая, что они будут призваны оказывать более широкую поддержку группам регионального планирования и осуществления проектов, которые являются основными органами, отвечающими за региональное планирование перехода к разработанным ИКАО системам связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM);

7. *далее просит* Совет продолжать настоятельно призывать государства, международные организации и финансовые учреждения мобилизовать ресурсы для оказания помощи государствам, которым требуется техническое сотрудничество в решении вопросов планирования и внедрения систем CNS/ATM ИКАО.

A36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**A32-12. Действия по реализации решений Всемирной конференции 1998 года по внедрению систем CNS/ATM**

Ассамблея,

принимая во внимание, что Всемирной конференции по внедрению систем CNS/ATM (Рио-де-Жанейро, 1998 г.) удалось впервые столь предметно привлечь внимание мирового авиационного сообщества к основополагающим проблемам финансирования и управления системами CNS/ATM,

признавая, что Конференция четко определила потребности и имеющиеся ресурсы и рекомендовала план действий по обеспечению безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации в XXI веке,

будучи убежденной в том, что ключевым элементом будущей деятельности в глобальных рамках ИКАО будет дух сотрудничества всех участников процесса внедрения систем CNS/ATM (что особо подчеркивается в "Декларации о глобальных аэронавигационных системах двадцать первого века", принятой на Конференции),

сознавая, что для обеспечения транспарентности и функционального взаимодействия элементов систем CNS/ATM (в контексте создания цельной глобальной системы организации воздушного движения) потребуются более активное сотрудничество на национальном, субрегиональном и глобальном уровнях,

принимая во внимание, что в большинстве случаев финансирование и последующая эксплуатация систем CNS/ATM, особенно в развивающихся странах, могут приносить общие выгоды как кредиторам и заемщикам, так и пользователям,

отмечая, что согласованные Советом первоначальные действия по реализации решений Конференции должны проводиться главным образом по каналам процесса регионального планирования ИКАО,

отмечая далее, что основное внимание в конкретных долгосрочных направлениях последующей деятельности, предусмотренных в Декларации Конференции, уделяется, в частности, роли региональных групп планирования и внедрения ИКАО (PIRG), которые обеспечивают официальное признание новых аэронавигационных средств и служб,

1. *призывает* Договаривающиеся государства руководствоваться духом сотрудничества, который зафиксирован в принятой Конференцией Декларации о глобальных аэронавигационных системах двадцать первого века, и в первоочередном порядке предоставлять ресурсы на осуществление рекомендаций Конференции;

2. *предлагает* заинтересованным международным организациям, пользователям и поставщикам обслуживания активно сотрудничать в реализации решений Конференции;

3. *порукает* Совету в порядке наивысшего приоритета и в рамках бюджета, принятого Ассамблеей, обеспечивать выделение необходимых ресурсов для проведения последующих действий, предусмотренных Конференцией, а также поддерживать и координировать осуществление последующей деятельности государствами и партнерами по внедрению систем CNS/ATM.

A29-13. Улучшение контроля в области безопасности

Ассамблея,

напоминая, что Договаривающиеся государства ответственны как за обеспечение контроля за безопасностью авиоперевозчиков, базирующихся на их территории, так и за обеспечение контроля за безопасностью воздушных судов, включенных в их национальные регистры,

признавая, что в то время как не все Договаривающиеся государства имеют авиоперевозчиков, базирующихся на их территории, те, что их имеют, существенно отличаются друг от друга по уровню развития и обеспеченностью национальными ресурсами,

признавая, что многие Договаривающиеся государства могут не располагать регламентирующими рамками или финансовыми и техническими ресурсами для выполнения минимума требований Чикагской конвенции и ее Приложений,

отмечая, что многие Договаривающиеся государства в этой связи могут испытывать трудности с выполнением своих обязанностей в соответствии с международным законом о контроле с целью обеспечения безопасной деятельности авиоперевозчиков,

признавая, что некоторые Договаривающиеся государства не в состоянии осуществлять эффективный контроль без активного привлечения остронедостаточных ресурсов и средств, предназначенных для других общественных нужд, что многие государства располагают значительными парками воздушных судов, но продолжают испытывать недостаток в ресурсах, необходимых для обеспечения эффективного контроля, и что даже наиболее развитые Договаривающиеся государства не в состоянии осуществлять контроль за каждым воздушным судном, прибывающим на их территорию,

отмечая, что эти недостатки в области обеспечения контроля усугубляются расширением оперативной базы воздушных судов через национальные границы и усиливающимся многонациональным характером значительного объема деятельности авиоперевозчиков,

признавая, что стандарты по безопасности, разработанные в соответствии с Чикагской конвенцией, требуют эффективного контроля со стороны правительств, направленного на их эффективное осуществление,

постановляет:

1. *подтвердить*, что ответственность отдельно взятого государства в деле обеспечения контроля за безопасностью является одним из принципов Конвенции;

2. *призвать* Договаривающиеся государства подтвердить свои обязательства по обеспечению контроля за безопасностью, особенно в отношении важных положений о безопасности, содержащихся в Приложениях 1 и 6 Чикагской конвенции;

3. *настоятельно рекомендовать* Договаривающимся государствам пересмотреть свои национальные законодательства относительно осуществления этих обязательств и пересмотреть свои процедуры контроля за безопасностью с целью обеспечения эффективного осуществления;

4. *призвать* все государства, которые в состоянии это сделать, оказать обращающимся к ним государствам техническое содействие в виде финансовых и технических ресурсов, с тем чтобы дать возможность этим государствам выполнять свои обязательства по контролю за безопасностью деятельности авиоперевозчиков.

A36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

A32-11. Разработка универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов

Ассамблея,

принимая во внимание, что основная цель Организации по-прежнему заключается в обеспечении на всемирной основе безопасности полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что статья 33 Конвенции о международной гражданской авиации требует, чтобы Договаривающиеся государства признавали действительными удостоверения о годности к полетам и свидетельства персонала, выданные другим Договаривающимся государством, при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени устанавливаются в соответствии с Конвенцией, или превышают их,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 Конвенции каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в целях обеспечения максимально достижимой степени единообразия в применении правил и практики во всех областях, в которых такое единообразие будет облегчать и улучшать аэронавигацию,

напоминая резолюцию A29-13 Ассамблеи относительно улучшения контроля в области безопасности,

напоминая, что цель программы ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов заключается в обеспечении того, чтобы Договаривающиеся государства надлежащим образом выполняли свои обязанности по контролю за обеспечением безопасности полетов воздушных судов, выдаче свидетельств и подготовке персонала, а также летной годности воздушных судов,

напоминая, что главную ответственность за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов несут Договаривающиеся государства, которые должны постоянно анализировать свои возможности по осуществлению такого контроля,

принимая во внимание рекомендации Конференции генеральных директоров гражданской авиации по вопросам глобальной стратегии контроля за обеспечением безопасности полетов, касающиеся совершенствования программы ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов и предусматривающие разработку универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, включающей проведение ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния безопасности полетов, и обеспечение более высокого уровня транспарентности и гласности результатов проверок,

признавая решение Ассамблеи о распределении излишка наличности, зафиксированное в резолюции A32-24 Ассамблеи,

принимая во внимание, что в соответствии с рекомендацией Конференции ГДГА Совет ИКАО одобрил разработку такой универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов,

1. *постановляет* разработать универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, предусматривающую проведение ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния безопасности полетов; распространить такую универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов на все Договаривающиеся государства; и обеспечить более высокий уровень транспарентности и гласности результатов проверок;

2. *порукает* Совету ввести в действие с 1 января 1999 года универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, включая механизм систематической отчетности и контроля выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики, касающихся безопасности полетов;

3. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам согласиться на проведение проверок, которые будут осуществляться по инициативе ИКАО, но всегда с согласия государства, подлежащего проверке, подписав с Организацией двусторонний меморандум о взаимопонимании, поскольку принцип суверенитета должен полностью соблюдаться;

4. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам обеспечить, чтобы результаты проверок использовались лишь в целях, связанных с обеспечением безопасности полетов;

5. *порукает* Совету использовать выделенные ресурсы в целях выполнения разработанной ИКАО универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов;

6. *просит* Совет представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о выполнении программы, проанализировать достигнутые результаты и накопленный опыт и представить этой сессии предложения о финансировании данной программы на долгосрочной основе.

A35-6. Переход к всеобъемлющему системному подходу в отношении проверок в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)
--

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что содействие в выполнении Международных стандартов способствует достижению этой цели,

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

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

принимая во внимание, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов позволила успешно осуществлять мандат, изложенный в резолюции А32-11,

напоминая о целях Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, которая направлена на обеспечение того, чтобы Договаривающиеся государства надлежащим образом выполняли свои обязанности по контролю за обеспечением безопасности полетов,

напоминая о том, что основная ответственность за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов лежит на Договаривающихся государствах, которым необходимо постоянно проводить рассмотрение своих соответствующих возможностей по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов,

напоминая, что в резолюции А32-11 Ассамблея просила Совет представить предложения о финансировании программы на долгосрочной основе,

напоминая, что в резолюции А33-8 Генеральному секретарю поручено провести исследование относительно распространения программы на другие связанные с безопасностью полетов области,

напоминая, что в резолюции А33-8 Ассамблея просила Совет обеспечить долгосрочную финансовую жизнеспособность УППКБП, постепенно передавая все ее финансирование в бюджет Регулярной программы в установленном порядке,

признавая, что осуществление УППКБП сыграло важную роль в выявлении проблем в области безопасности полетов и выработке рекомендаций по их решению,

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

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

признавая, что Генеральный секретарь предпринял надлежащие шаги по созданию независимого механизма гарантии качества для контроля и оценки качества Программы,

1. *выражает* свою признательность Генеральному секретарю за успешную реализацию Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов;

2. *постановляет* распространить с 2005 года Универсальную программу ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов на связанные с безопасностью полетов положения, содержащиеся во всех связанных с безопасностью полетов Приложениях к *Конвенции о международной гражданской авиации*;

3. *просит* Генерального секретаря с 1 января 2005 года провести структурную реорганизацию Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, приняв всеобъемлющий системный подход к проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов во всех государствах;

4. *порукает* Генеральному секретарю и впредь обеспечивать в рамках всеобъемлющего системного подхода рассмотрение в качестве основных элементов положений, касающихся безопасности полетов,

содержащихся в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложении 8 "Летная годность воздушных судов", Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения", Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" и Приложении 14 "Аэродромы"; свести к минимуму интервалы времени между проверками при наличии ресурсов; обеспечивать доведение до сведения Договаривающихся государств информации по всем аспектам процесса проверок; и обеспечить оценку корректности представляемой Договаривающимися государствами информации;

5. *просит* Генерального секретаря изменить структуру докладов о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов, с тем чтобы отразить критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов, как они представлены в части А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" документа ИКАО "Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов" (Doc 9734);

6. *просит* Генерального секретаря принять более гибкий подход к осуществлению Программы на долгосрочной основе;

7. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить предоставление окончательных отчетов о результатах проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов всем Договаривающимся государствам, а также доступ к соответствующей информации, подготовленной на основе базы данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок (AFDD), посредством использования защищенного веб-сайта ИКАО.

Примечание. В окончательном отчете о проверке содержатся выводы, рекомендации, план действий государства и замечания, а также замечания Секции проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов относительно плана действий государства;

8. *просит* Генерального секретаря обеспечить постоянное функционирование механизма гарантии качества, созданного для контроля и оценки качества Программы и транспарентности всех аспектов процесса проверки;

9. *призывает* все Договаривающиеся государства, имеющие возможность сделать это, откомандировывать в распоряжение ИКАО на долгосрочной или краткосрочной основе квалифицированных и опытных специалистов для того, чтобы Организация могла и далее успешно выполнять Программы;

10. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам своевременно представлять в ИКАО и постоянно обновлять всю информацию и документацию, связанную с подготовкой и проведением проверки, в целях обеспечения эффективного и результативного выполнения Программы;

11. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам сотрудничать с ИКАО и, насколько это практически возможно, соглашаться с проведением проверок в запланированные Организацией сроки в целях обеспечения бесперебойного функционирования Программы;

12. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам при рассмотрении необходимости проведения дополнительных проверок в сфере надзора за безопасностью полетов соглашаться с приматом проверок в рамках УППКБП как отвечающих действующим Международным стандартам, Рекомендуемой практике и Правилам;

13. *объявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-8 "Продолжение и расширение Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов";

14. *порукает* Совету представить на следующей очередной сессии Ассамблеи общий доклад о ходе выполнения Программы.

A33-9. Устранение недостатков, выявленных в ходе реализации Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, и поощрение обеспечения гарантии качества в рамках проектов технического сотрудничества

Ассамблея,

принимая во внимание, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) успешно выполняет мандат, определенный в резолюции A32-11,

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

принимая во внимание, что содействие в выполнении международных стандартов способствует достижению этой цели,

принимая во внимание, что результаты проверок, проведенных в рамках УППКБП, свидетельствуют о том, что ряд государств испытывает трудности в выполнении SARPS ИКАО и внедрении критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов государства,

принимая во внимание, что результаты проверок также свидетельствуют о том, что государствам, испытывающим проблемы, требуется помощь в устранении обеспокоенности относительно безопасности полетов, возникшей в результате проверок,

напоминая, что резолюция A29-13 Ассамблеи призывает все государства, которые в состоянии это сделать, оказывать обращающимся к ним государствам техническое содействие в виде финансовых и технических ресурсов, с тем чтобы дать возможность этим государствам выполнять свои обязательства по контролю за безопасностью деятельности авиаперевозчиков,

напоминая, что 29-я сессия Ассамблеи вновь подтвердила ответственность Договаривающихся государств как за обеспечение контроля за безопасностью авиаперевозчиков, базирующихся на их территории, так и за обеспечение контроля за безопасностью воздушных судов, включенных в их национальные регистры,

признавая, что некоторые государства не имеют в наличии финансовых или людских ресурсов для устранения имеющихся у них недостатков без получения помощи,

признавая, что Управление технического сотрудничества (УТС) может оказать необходимую помощь нуждающимся государствам,

признавая, что ИКАО может оказать эффективную помощь государствам и международным организациям в подготовке двусторонних и многосторонних соглашений о сотрудничестве с целью устранения недостатков,

признавая, что государства, которые планируют реализовать проекты по устранению недостатков при содействии третьих сторон, хотели бы иметь независимую гарантию качества деятельности по проектам, с тем чтобы обеспечить высокую вероятность успеха,

признавая, что ИКАО располагает необходимыми ресурсами и опытом для обеспечения функции гарантии качества,

признавая, что в тех случаях, когда помощь оказывается государствам не УТС, а другими сторонами, ИКАО может играть существенную роль в обеспечении функции гарантии качества,

1. *просит* Генерального секретаря обеспечить в рамках бюджетных ограничений максимально возможное использование всех ресурсов Организации для оказания помощи нуждающимся государствам. Эта деятельность будет включать в себя, но не ограничиваться:

- a) предоставлением соответствующей информации и рекомендаций о возможных финансовых и технических источниках оказания помощи;
- b) ускорением, в частности на региональном уровне, внедрения SARPS ИКАО с оказанием любой необходимой помощи;
- c) использованием имеющихся в ИКАО эксплуатационных и технических ресурсов для проведения семинаров по контролю за обеспечением безопасности полетов;
- d) продолжением разработки материала, подлежащего использованию при подготовке специалистов в рамках Программы ТРЕЙНЭР;
- e) разработкой приемлемого для всех Договаривающихся государств инструктивного материала по устранению недостатков;

2. *настоятельно рекомендует* Генеральному секретарю обеспечить гарантии предоставления ИКАО по запросу обоснованной помощи в рамках имеющихся ресурсов, призванной оказать содействие государствам в получении необходимых финансовых ресурсов для финансирования проектов по оказанию помощи Договаривающимися государствами, отраслевыми организациями или независимыми консультантами;

3. *просит* Генерального секретаря поддерживать, поощрять и упрощать использование двусторонних и многосторонних соглашений по проектам между государствами и международными или региональными организациями;

4. *просит* Генерального секретаря обеспечить максимально возможное использование Управлением технического сотрудничества в рамках реализации своих проектов такого полезного материала, как руководства и другой учебный материал, и людских ресурсов для оказания содействия завершению проекта;

5. *просит* Генерального секретаря разработать концепцию функции гарантии качества в отношении крупномасштабных проектов технического сотрудничества ИКАО, предоставляемых государствам, и в отношении всех проектов технического сотрудничества, связанных с устранением недостатков, выявленных в ходе предусмотренных УППКБП проверок;

6. *просит* Генерального секретаря рассмотреть вопрос о выполнении функции гарантии качества независимым компетентным подразделением ИКАО;

7. *просит* Генерального секретаря предусмотреть выполнение функции гарантии качества для государств в отношении реализации проектов, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов, выполняемых другими сторонами, помимо ИКАО, по запросу государств на основе возмещения расходов;

8. просит Генерального секретаря запрашивать информацию у государств, успешно устранивших крупные недостатки, и публиковать результаты, чтобы Договаривающиеся государства могли воспользоваться опытом друг друга.

A36-2. Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов
--

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации относится также к компетенции Договаривающихся государств как в коллективном, так и в индивидуальном плане,

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

принимая во внимание, что повышение безопасности полетов международной гражданской авиации в глобальном масштабе требует активного сотрудничества всех заинтересованных сторон,

принимая во внимание, что Конвенция и Приложения к ней обеспечивают для Договаривающихся государств правовые и эксплуатационные рамки построения системы безопасности гражданской авиации, основанной на взаимном доверии и признании, требуя при этом, чтобы все Договаривающиеся государства выполняли, насколько это практически возможно, SARPS и надлежащим образом осуществляли контроль за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что результаты осуществления Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) свидетельствуют о том, что некоторые Договаривающиеся государства еще не смогли создать удовлетворительную национальную систему контроля за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что Конференция DGCA/06 рекомендовала открыть общественности доступ к соответствующей информации о проверках в сфере организации контроля за обеспечением безопасности полетов и разработать дополнительный механизм оперативного устранения серьезных недостатков в области безопасности полетов, выявленных в рамках УППКБП,

принимая во внимание, что ИКАО может осуществлять координацию и содействовать предоставлению помощи нуждающимся в ней государствам для целей устранения недостатков, выявленных в рамках УППКБП ИКАО,

принимая во внимание, что Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) создан для оказания помощи Договаривающимся государствам в финансировании связанных с безопасностью полетов проектов с целью устранения недостатков, выявленных в основном в рамках УППКБП, если они не могут для этих целей выделить или получить необходимые финансовые ресурсы,

признавая, что не все Договаривающиеся государства располагают необходимыми людскими, техническими и финансовыми ресурсами для надлежащего осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов,

признавая, что создание региональных и субрегиональных систем по контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по надзору за безопасностью полетов, несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта экономии на масштабе и более высокого уровня гармонизации,

признавая, что объем помощи, оказываемой Договаривающимся государствам, испытывающим трудности в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, будет значительно увеличен за счет реализации единой стратегии с участием всех Договаривающихся государств, ИКАО и других сторон, связанных с выполнением полетов гражданской авиации,

признавая, что проверки, проводимые международными и региональными организациями, включая организации, имеющие соглашения с ИКАО, такими как Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), вносят вклад в повышение уровня безопасности полетов,

признавая, что прозрачность и совместное использование информации о безопасности полетов являются одним из основополагающих принципов безопасной авиатранспортной системы,

признавая, что точное знание идентификационных данных о государстве регистрации и государстве эксплуатанта иностранного воздушного судна, выполняющего полеты в государстве, является крайне необходимой информацией для осуществления контроля таких полетов,

1. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам делиться с другими Договаривающимися государствами критической с точки зрения безопасности полетов информацией, которая может оказывать влияние на безопасность международной аэронавигации, и содействовать их доступу ко всей соответствующей информации по безопасности полетов;

2. *призывает* Договаривающиеся государства в полной мере использовать имеющуюся информацию о безопасности полетов при выполнении ими своих функций контроля за обеспечением безопасности полетов, в том числе в ходе проверок, предусмотренных статьей 16 Конвенции;

3. *напоминает* Договаривающимся государствам о необходимости ведения наблюдения за всеми полетами воздушных судов, включая иностранные воздушные суда в пределах их территории, и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия для поддержания надлежащего уровня безопасности полетов;

4. *напоминает* Договаривающимся государствам о необходимости направлять ИКАО соответствующие данные о регистрации воздушных судов, согласно статье 21 Чикагской конвенции и в соответствии с установленными ИКАО правилами, регулирующими систему совместного использования такой информации;

5. *просит* Генерального секретаря продолжать содействовать координации действий и сотрудничеству между УППКБП и программами проверок других организаций, связанных с обеспечением безопасности полетов;

6. *порукает* Совету применять и при необходимости пересматривать процедуры информирования Договаривающихся государств в рамках статьи 54 j) Чикагской конвенции о наличии в каком-либо государстве

значительных недостатков в соблюдении SARPS ИКАО, касающихся безопасности полетов, с тем чтобы другие Договаривающиеся государства могли своевременно предпринимать адекватные действия;

7. *порукает* Совету содействовать реализации концепции создания региональных и субрегиональных систем по контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по надзору за безопасностью полетов;

8. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам развивать и далее укреплять региональное и субрегиональное взаимодействие и по мере возможности выдвигать инициативы по сотрудничеству с другими государствами, отраслью, поставщиками аэронавигационного обслуживания, финансовыми учреждениями и другими заинтересованными органами для повышения эффективности контроля за обеспечением безопасности полетов, с тем чтобы содействовать созданию более безопасной системы международной гражданской авиации и более эффективному выполнению обязательств государств;

9. *призывает* государства содействовать созданию региональных или субрегиональных объединений для участия в разработке решений общих проблем с целью создания государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и участвовать в укреплении и развитии региональных систем контроля за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по надзору за безопасностью полетов, или оказывать им ощутимую поддержку;

10. *призывает* Договаривающиеся государства рассматривать безопасность полетов как один из важнейших элементов национальных, социальных и экономических приоритетов, планов и действий;

11. *предлагает* Договаривающимся государствам воспользоваться услугами ИКАО для устранения недостатков в сфере безопасности полетов;

12. *предлагает* Договаривающимся государствам, испытывающим трудности с финансированием мер, необходимых для устранения недостатков в сфере обеспечения безопасности полетов, использовать возможности финансирования, предоставляемые финансовыми учреждениями, включая банки развития и других доноров;

13. *просит* Совет подготавливать совместно с банками развития и другими донорами ежегодный доклад о глобальных недостатках авиационной инфраструктуры и механизмов контроля и, в частности, указывать в нем, какие недостатки необходимо устранить в первую очередь в целях оказания донорам помощи в выявлении возможностей улучшения положения дел и распределения поддержки со стороны Договаривающихся государств;

14. *просит* Генерального секретаря продолжать изучать методы, позволяющие осуществлять определение мер на национальном и региональном уровнях в целях оказания государствам содействия в усовершенствовании возможностей и процедур контроля за обеспечением безопасности полетов в условиях ОрВД;

15. *просит* Совет дать указание Генеральному секретарю поставить задачу по разработке рекомендаций в отношении оптимального уровня укомплектования полномочного органа гражданской авиации персоналом, который необходим для выполнения функций, связанных с обеспечением безопасности;

16. *порукает* Совету укреплять программу поддержки внедрения и развития (ПВР) для обеспечения ее постоянной эффективности;

17. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А35-7.

A36-6. Признание государствами сертификатов авиаэксплуатанта иностранных эксплуатантов и наблюдение за их деятельностью
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что Конвенция и Приложения к ней обеспечивают Договаривающимся государствам юридические и эксплуатационные рамки для создания системы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации на основе взаимного доверия и признания, требуя, чтобы все Договаривающиеся государства выполняли свои обязательства по реализации в практически возможном объеме Стандартов и Рекомендуемой практики и по осуществлению надлежащего надзора за безопасностью полетов,

принимая во внимание, что согласно статье 37 Конвенции каждому Договаривающемуся государству необходимо сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и практики по всем вопросам, в которых такое единообразие будет способствовать аэронавигации и совершенствовать ее,

напоминая о том, что вопрос признания действительными сертификатов других Договаривающихся государств регулируется статьей 33 Конвенции и применимыми Стандартами,

напоминая, что окончательная ответственность за надзор в сфере безопасности полетов ложится на Договаривающиеся государства, которые должны постоянно пересматривать свои соответствующие возможности по надзору в сфере безопасности полетов,

принимая во внимание, что главная цель Организации по-прежнему заключается в обеспечении безопасности полетов в международной гражданской авиации во всем мире,

напоминая о резолюции A35-7 Ассамблеи, которая, в частности, настоятельно рекомендует Договаривающимся государствам делиться критической с точки зрения безопасности полетов информацией и напоминает им о необходимости ведения наблюдения за всеми полетами воздушных судов,

напоминая о Конференции генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов 2006 года, которая призвала государства исходить, при признании действительными удостоверений и свидетельств других государств, исключительно из соображений безопасности полетов, а не из стремления получить экономические преимущества и рекомендовала, в частности, чтобы:

- a) ИКАО разработала необходимые принципы и процедуры для оказания государствам помощи в обеспечении максимальной практически достижимой степени единообразия в признании действительности удостоверений и свидетельств и в осуществлении наблюдения за полетами иностранных воздушных судов над их территорией;
- b) государства устанавливали, в соответствии с Конвенцией и на недискриминационной основе, правила, регулирующие доступ иностранных авиаэксплуатантов на их территорию;
- c) государства включали в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью о безопасности полетов, основанную на типовой статье о безопасности полетов, разработанной ИКАО;

принимая во внимание, что Конвенция устанавливает для соблюдения правительствами основные принципы для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения развивались упорядоченным и

гармоничным образом, в связи с чем одной из целей ИКАО является поддержка принципов и мер, направленных на то, чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично при взаимном уважении прав государств и с учетом общих интересов,

признавая, что несогласованность эксплуатационных требований и мер регулирования допуска авиаэксплуатантов из других государств может отрицательно сказываться на безопасности, эффективности и регулярности их полетов,

признавая, что несогласованная разработка национальной политики и программ в области наблюдения за эксплуатантами других государств может принижать роль международной гражданской авиации в социально-экономическом развитии,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам о необходимости осуществлять надзор за своими эксплуатантами в сфере безопасности полетов в полном соответствии с действующими SARPS, убеждаться в том, что иностранные эксплуатанты, выполняющие полеты над их территорией, находятся под надлежащим надзором со стороны их собственных государств, и принимать соответствующие меры, когда это необходимо, для поддержания уровня безопасности;

2. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства ввести требования и правила в отношении выдачи разрешения и наблюдения за полетами эксплуатанта, сертифицированного другим Договаривающимся государством, и при необходимости принимать надлежащие меры для поддержания безопасности полетов;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства вставлять в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью о безопасности полетов, принимая во внимание типовую статью, прилагаемую к резолюции, принятой Советом 13 июня 2001 года;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства признавать действительным сертификат авиаэксплуатанта (САЭ), выданный другим Договаривающимся государством, для целей полета над их территорией, включая посадки и взлеты, при условии, что требования, согласно которым этот сертификат был выдан, соответствуют минимальным применимым Стандартам, указанным в разделе II частей I и III Приложения 6;

5. *настоятельно призывает* Генерального секретаря продолжать разработку необходимых руководящих принципов и процедур для верификации условий признания действительными сертификатов и свидетельств в соответствии со статьей 33 Конвенции и применимыми Стандартами;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства устанавливать эксплуатационные правила, регулирующие допуск иностранных авиаэксплуатантов на их территорию, в соответствии с Конвенцией и на недискриминационной основе и в соответствии со Стандартами, руководящими принципами и процедурами ИКАО, уделяя при этом должное внимание необходимости сведения к минимуму затрат и нагрузки на Договаривающиеся государства и эксплуатантов;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения конкретных эксплуатационных требований и мер, регулирующих допуск эксплуатантов из других Договаривающихся государств, которые бы сказывались отрицательным образом на упорядоченном развитии международной гражданской авиации.

A34-1. Использование средств отдельного счета, открытого согласно пункту 3 постановляющей части резолюции A33-27 Ассамблеи

A36-3. Программа поддержки внедрения и развития (ПВР): безопасность полетов

Ассамблея,

принимая во внимание, что обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации относится к компетенции Договаривающихся государств как в коллективном, так и в индивидуальном плане,

принимая во внимание, что безопасность полетов международной гражданской авиации также зависит от активного сотрудничества всех заинтересованных сторон,

принимая во внимание, что реализация Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) требует укрепления совместных усилий, предпринимаемых ИКАО, Договаривающимися государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами,

принимая во внимание, что ИКАО играет ведущую роль в оказании содействия внедрению SARPS и устранению связанных с обеспечением безопасности полетов недостатков,

признавая, что Ассамблея на своей 35-й сессии приняла резолюцию A35-7 "Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов",

признавая, что Генеральный секретарь предпринял меры по разработке программы единой стратегии ИКАО,

1. *порукает* Совету продолжать реализацию программы поддержки внедрения и развития (ПВР) на основе:

- a) транспарентности и обмена критически важной с точки зрения безопасности полетов информации;
- b) содействия созданию региональных систем контроля за обеспечением безопасности полетов и оказанию помощи государствам;
- c) анализа и обмена информацией о безопасности полетов;
- d) партнерских отношений с Договаривающимися государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами, направленных на координацию и упрощение процесса предоставления нуждающимся государствам финансовой и технической помощи в устранении недостатков, выявленных в рамках УППКБП ИКАО;

2. *порукает* Совету укрепить программу поддержки внедрения и развития (ПВР) посредством определения и перераспределения адекватных ресурсов в рамках Организации и разработать четко определенные цели;

3. *порукает* Совету продолжать поощрять государства, которые способны оказывать поддержку программе ПВР путем прикомандирования своих специалистов и предоставления других ресурсов, чтобы обеспечить ее успешное осуществление;

4. *порукает* Совету оказать поддержку совершенствованию базы данных для обмена информацией по безопасности полетов (ОИБП) в целях оказания, при необходимости, содействия обмену критически важной с точки зрения безопасности полетов информацией между Договаривающимися государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами;

5. *порукает* Совету продолжить анализ соответствующей критически важной с точки зрения безопасности полетов информации для определения эффективных средств оказания помощи нуждающимся государствам, а также мер, подлежащих принятию в отношении тех государств, которые не устранили недостатки в сфере обеспечения безопасности полетов;

6. *просит* Совет представить доклад следующей очередной сессии Ассамблеи о реализации этой программы в целом.

A36-4. Применение механизма непрерывного контроля в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП) после 2010 года

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что содействие в выполнении международных стандартов способствует достижению этой цели,

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

принимая во внимание, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов позволила успешно осуществлять мандат, изложенный в резолюциях А32-11 и А35-6,

напоминая о том, что основная ответственность за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов лежит на Договаривающихся государствах, которым необходимо постоянно проводить рассмотрение своих соответствующих возможностей по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов,

напоминая о том, что 35-я сессия Ассамблеи признала, что создание региональных и субрегиональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет экономии на масштабе и более высокого уровня единообразия,

признавая необходимость рассмотреть будущий характер и направленность УППКБП после завершения текущего цикла проверок в 2010 году,

1. *выражает* свою признательность Генеральному секретарю за постоянные успехи в реализации всеобъемлющего системного подхода к выполнению УППКБП;

2. *порукает* Совету внести соответствующие изменения в УППКБП с целью включения анализа факторов риска для безопасности полетов, включая соответствующий инструктивный материал, и их применения на универсальной основе после завершения текущего цикла проверок в 2010 году с целью оценки на постоянной основе соблюдения государствами их обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов и надлежащим образом скорректировать планы и масштабы проверок;

3. *порукает* Совету изучить наряду с другими возможными вариантами целесообразность принятия нового подхода, основанного на концепции непрерывного мониторинга, внедряемой в конце текущего цикла проверок в 2010 году. При этом Совет по-прежнему рассматривает в качестве основных элементов ключевые положения по безопасности полетов, содержащиеся в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложении 6 "Эксплуатация воздушных судов", Приложении 8 "Летная годность воздушных судов", Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения", Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" и Приложении 14 "Аэродромы";

4. *порукает* Совету представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад об общем плане внедрения этого нового подхода к проверкам, которые начинаются после 2010 года.

A36-5. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что согласно статье 44 Чикагской конвенции цели и задачи ИКАО, в частности, заключаются в том, чтобы содействовать планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации, удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном и экономичном воздушном транспорте и способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 69 Чикагской конвенции, в том случае, если Совет считает, что аэропорты и аэронавигационные средства какого-либо Договаривающегося государства недостаточно отвечают требованиям безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных сообщений, Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации,

принимая во внимание, что согласно резолюции A32-11 Совет ввел в действие с 1 января 1999 года Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и что результаты первоначальных проверок, проведенных в рамках этой программы практически во всех Договаривающихся государствах, уже получены,

принимая во внимание, что в результате этих проверок выяснилось, что некоторым Договаривающимся государствам для организации эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов приходится отвлекать ограниченные ресурсы, предназначенные для решения других национальных приоритетов, и что этим

государствам потребуется определенная помощь для выполнения ими своих обязанностей по организации контроля за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что большинство развивающихся государств испытывают трудности с получением доступа к многим источникам на финансовых рынках, в частности к рынкам иностранного капитала для финансирования своей инфраструктуры аэропортов и аэронавигационного обслуживания, включая связанные с безопасностью полетов компоненты этой инфраструктуры,

принимая во внимание, что 33-я сессия Ассамблеи, удовлетворенная результатами исследования Совета, продемонстрировавшего потребность в ММФБП, одобрила учреждение ММФБП,

учитывая, что помощь, оказываемая ММФБП, вносит существенный вклад в достижение целей, заключающихся в повышении безопасности полетов авиации через осуществление необходимых корректирующих мер, намеченных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП),

принимая во внимание, что ММФБП продолжает предоставлять финансирование под руководством Совета для выполнения проектов, связанных с обеспечением безопасности полетов, и что Совет продолжает получать ежегодные отчеты Руководящего органа ММФБП о выполнении проектов ММФБП,

1. *выражает признательность* Договаривающимся государствам и международным организациям за сделанные взносы и принятые обязательства по линии ММФБП и *настоятельно призывает* государства и международные организации (частные и общественные), чья деятельность связана с международной авиацией, авиакомпаниями, аэропортами, поставщиками аэронавигационного обслуживания, изготовителями планеров, двигателей и бортового авиационного оборудования, другими представителями аэрокосмической отрасли и субъектами гражданского общества, делать добровольные финансовые взносы или взносы в натуральном выражении в ММФБП;

2. *предлагает* Договаривающимся государствам, испытывающим трудности с финансированием мер, необходимых для устранения недостатков в области безопасности полетов, выявленных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), составляющей элемент Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), воспользоваться помощью, которую может оказать ММФБП в финансировании таких мер путем непосредственного выделения средств или как посредник и катализатор в изыскании других источников финансирования в целях обеспечения глобального соблюдения требуемых стандартов безопасности полетов;

3. *отмечает* стабильный прогресс, достигнутый ММФБП после его учреждения, и предоставляемые полезные услуги по осуществлению связанных с безопасностью полетов проектов;

4. *отмечает* различные трудности, с которыми сталкивается ММФБП в своей работе, включая значительные административные расходы;

5. *просит*, чтобы Совет поддержал планомерное функционирование ММФБП посредством неослабного контроля за финансированием проектов, связанных с обеспечением безопасности полетов, и продолжать работу над популяризацией и расширением ММФБП при одновременном сокращении расходов до минимума;

6. *просит*, чтобы Совет делал все возможное для привлечения в ММФБП взносов государств и других участников;

7. *просит*, чтобы Совет представил на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о деятельности ММФБП, включая оценку работы и ревизованные финансовые отчеты;

8. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А35-8.

A34-1. Использование средств отдельного счета, открытого согласно пункту 3 постановляющей части резолюции A33-27 Ассамблеи

A31-9. Реализация программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)

Ассамблея,

принимая во внимание, что основная цель Организации по-прежнему заключается в обеспечении на всемирной основе безопасности полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание тот факт, что столкновения исправных воздушных судов с землей продолжают оставаться серьезной и все более обостряющейся проблемой в течение уже двух десятилетий,

принимая во внимание данные о том, что при выполнении внутренних полетов авиационных происшествий по причине столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT) было больше, чем при выполнении международных полетов,

принимая во внимание тот факт, что предпринимаются большие усилия по разработке и реализации программы по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT), а Стандарты ИКАО, касающиеся систем предупреждения о близости земли (GPWS), приведены в соответствие с современными требованиями,

принимая во внимание, что отраслевая целевая группа CFIT поставила основную цель снизить к 1998 году на 50 % общее количество авиационных происшествий по причине CFIT,

принимая во внимание очевидность того, что даже после разработки и реализации программы предотвращения столкновений исправных воздушных судов с землей, включая обновленные требования к системе предупреждения о близости земли (GPWS), такие мероприятия окажутся не в полной мере эффективными, если государства не реализуют упомянутую программу в процессе выполнения не только международных, но и внутренних полетов,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в целях обеспечения максимально достижимой степени единообразия в применении правил и практики во всех областях, в которых такое единообразие будет облегчать и улучшать аэронавигацию,

принимая во внимание, что в резолюции A29-3 Ассамблеи настоятельно рекомендуется государствам и группам государств, которые еще этого не сделали, принять конструктивные меры с целью способствовать глобальному согласованию национальных правил в рамках применения Стандартов ИКАО,

принимая во внимание, что резолюция A29-13 Ассамблеи призывает Договаривающиеся государства подтвердить свои обязательства по осуществлению контроля за безопасностью, особенно в отношении тех важных положений, касающихся безопасности полетов, которые содержатся в Приложениях 1 и 6 к Чикагской конвенции,

принимая во внимание, что в резолюции A29-13 Ассамблеи Договаривающимся государствам настоятельно рекомендуется пересмотреть свои национальные законодательства в свете выполнения этих обязательств, а также пересмотреть свои процедуры контроля за безопасностью полетов в целях обеспечения эффективного осуществления стандартов,

1. *порукает* Совету в первоочередном порядке продолжить разработку программы ИКАО по предотвращению CFIT;

2. *настоятельно рекомендует* государствам внедрить программу ИКАО по предотвращению CFIT, включая выполнение соответствующих положений ИКАО, в частности, касающихся использования GPWS при выполнении не только международных, но и внутренних полетов;

3. *настоятельно рекомендует* государствам принять все необходимые меры, способствующие достижению основной цели, предусматривающей снижение к 1998 году на 50 % общего количества авиационных происшествий по причине CFIT.

A36-7. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности и эффективности полетов

A36-9. Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации

A36-10. Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что основная задача Организации по-прежнему заключается в обеспечении безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание важность своевременного и тщательного расследования авиационных происшествий и инцидентов, где бы они ни произошли, и представления соответствующих отчетов, а также незамедлительного направления другим заинтересованным Договаривающимся государствам и ИКАО информации по результатам расследований, включая рекомендации по обеспечению безопасности полетов, в целях предотвращения авиационных происшествий,

принимая во внимание, что одних усилий по выполнению регламентирующих положений недостаточно для уменьшения частоты авиационных происшествий,

отмечая, что однотипные авиационные происшествия повторяющегося типа по-прежнему имеют место при воздушных перевозках во всем мире,

признавая, что объем воздушных перевозок, как ожидается, значительно увеличится в предстоящие годы,

признавая, что остающаяся на протяжении последних нескольких лет относительно неизменной частота авиационных происшествий в сочетании с ожидаемым увеличением объема перевозок может привести к увеличению количества авиационных происшествий в год,

признавая, что на пути действенного предотвращения авиационных происшествий существует много проблем и что для дальнейшего сокращения количества авиационных происшествий в мире и улучшения показателя частоты авиационных происшествий в дополнение к мерам регламентирующего характера необходимо обеспечить более эффективное выявление и устранение случаев угрозы безопасности полетов и недостатков системы,

признавая, что функционирование открытых систем расследования происшествий, связанных с безопасностью полетов, зависит от принципов, не предусматривающих применение наказания и гарантирующих конфиденциальность,

признавая, что ряд государств в дополнение к своим программам регулирования безопасности полетов принимают меры предотвращения авиационных происшествий, не предусматривающие штрафных санкций,

признавая, что совместное использование информации о безопасности полетов, получаемой из систем расследования происшествий, связанных с безопасностью полетов, зависит от уважения всеми государствами принципов, не предусматривающих применение наказания и гарантирующих конфиденциальность, которые являются основой получения такой информации,

1. *призывает* Договаривающиеся государства вновь подтвердить свои обязательства по обеспечению безопасности полетов гражданской авиации;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам в соответствии с положениями Приложения 13 к *Конвенции о международной гражданской авиации* незамедлительно предпринимать действия для расследования авиационных происшествий и инцидентов, представлять отчеты и направлять информацию, включая рекомендации по обеспечению безопасности полетов, другим заинтересованным Договаривающимся государствам и ИКАО в целях повышения эффективности мер по предотвращению авиационных происшествий, принимаемых государствами и ИКАО;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия к совершенствованию мер по предотвращению авиационных происшествий, в частности в области подготовки персонала, обмена информацией и ее анализа, и внедрению систем представления отчетов на добровольной основе и без каких-либо штрафных санкций, с тем чтобы выйти на уровень новых задач организации деятельности по обеспечению безопасности полетов, обусловленных ожидаемым ростом объема перевозок и усложнением технического оснащения гражданской авиации;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам сотрудничать с ИКАО и другими, располагающими для этого возможностями государствами в разработке и реализации мер предотвращения авиационных происшествий на основе сочетания опыта и ресурсов, позволяющего стабильно обеспечивать высокий уровень безопасности полетов гражданской авиации;

5. *настоятельно рекомендует* всем государствам, которые получают информацию о безопасности полетов из системы расследования происшествий, связанных с безопасностью полетов, другого государства, уважать систему конфиденциальности и принципы раскрытия информации, на основе которых предоставляющее государство получает такую информацию;

6. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А31-10.

A36-8. Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту

Ассамблея,

принимая во внимание, что основная задача Организации по-прежнему заключается в том, чтобы обеспечивать безопасность полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

принимая во внимание, что очень важно учитывать тот факт, что цель расследований авиационных происшествий и инцидентов не заключается в установлении доли вины или ответственности,

признавая, что очень важно добиваться, чтобы вся необходимая информация предоставлялась лицам, расследующим авиационное происшествие, с целью способствовать установлению причин авиационных происшествий и инцидентов, чтобы можно было принять все необходимые меры по их предотвращению,

признавая, что предотвращение авиационных происшествий является очень важным фактором в обеспечении дальнейшего доверия к воздушному транспорту,

признавая, что и в дальнейшем общественность будет пристально следить за действиями государств по расследованию происшествий, включая требование о доступе к записям и данным, имеющим отношение к авиационному происшествию или инциденту,

признавая, что защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, от ненадлежащего использования является важным фактором получения в дальнейшем всей необходимой информации лицами, которые будут заниматься в будущем расследованием авиационных происшествий,

признавая, что принятых до настоящего времени мер по обеспечению защиты некоторых записей, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, вероятно, недостаточно, и *отмечая* опубликование ИКАО правовых принципов для оказания государствам помощи в этой связи,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам в соответствии с пунктом 5.12 Приложения 13 изучить и, по мере необходимости, внести корректировки в свои законодательства, правила и политику в целях обеспечения защиты некоторых записей, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, чтобы, по возможности, устранить препятствия при расследованиях авиационных происшествий и инцидентов, учитывая при этом опубликованные ИКАО правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, изложенные в дополнении Е к Приложению 13;

2. *порукает* Совету представить доклад о ходе решения этого вопроса на следующей очередной сессии Ассамблеи;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A33-17.

A36-25. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, отвечающим за безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что ИКАО принимает Международные стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в области авиационных систем связи и радионавигационных средств,

принимая во внимание, что Международный союз электросвязи (МСЭ) является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, регулирующим использование радиочастотного спектра,

принимая во внимание, что утвержденная Советом позиция ИКАО на всемирных конференциях радиосвязи (ВКР) МСЭ является результатом согласования потребностей международной авиации в радиочастотном спектре,

признавая, что разработка и внедрение систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) и безопасность полетов международной гражданской авиации могут оказаться под серьезной угрозой, если потребности авиации в распределениях радиочастотного спектра не будут удовлетворяться и не будет обеспечиваться защита этих распределений,

признавая, что для обеспечения поддержки позиции ИКАО конференциями ВКР и удовлетворения потребностей авиации необходима поддержка со стороны администраций – членов МСЭ,

учитывая срочную необходимость усиления такой поддержки вследствие возрастающего спроса на спектр и жесткой конкуренции со стороны коммерческих служб электросвязи,

учитывая повысившийся уровень работ по подготовке к конференциям ВКР МСЭ в связи с увеличением спроса на полосу частот со стороны всех пользователей спектром радиочастот (РЧ) и важность выработки региональных позиций такими региональными органами, как АРТ, ASMG, ATU, СЕРТ, СІTEL и RCC*,

принимая во внимание рекомендации 7/3 и 7/6 Особого специализированного совещания по связи/производству полетов (1995) (SP COM/OPS/95), а также рекомендацию 5/2 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003),

1. *настоятельно* рекомендует Договаривающимся государствам и международным организациям твердо поддерживать позицию ИКАО на конференциях ВКР и в процессе региональной и другой международной деятельности, проводимой при подготовке к конференциям ВКР, путем:

- a) обязательства обеспечивать полный учет интересов авиации при выработке своих позиций, представляемых на региональных форумах электросвязи, занимающихся подготовкой сводных предложений для ВКР;
- b) включения в свои предложения для ВКР, насколько это возможно, материала, отражающего позицию ИКАО;
- c) поддержки позиции ИКАО и заявлений о политике ИКАО на ВКР МСЭ, утвержденных Советом и включенных в *Справочник по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации* (Doc 9718);
- d) обязательства обеспечивать всестороннее участие специалистов полномочных органов гражданской авиации в разработке позиций государств и регионов и отстаивании интересов авиации в МСЭ;

* АРТ – Сообщество электросвязи в регионе Азии и Тихого океана; ASMG – Арабская группа по управлению спектром; ATU – Африканский союз электросвязи; СЕРТ – Европейская конференция ведомств почты и электросвязи; СІTEL – Межамериканская комиссия электросвязи; RCC – Организация по региональному сотрудничеству в области связи.

- е) обеспечения, насколько это только возможно, включения в состав своих делегаций на региональные конференции, совещания исследовательских групп МСЭ и конференции ВКР специалистов своих полномочных органов гражданской авиации или других авиационных специалистов, которые в полной мере подготовлены представлять интересы авиации;
2. *предлагает* Генеральному секретарю привлечь внимание МСЭ к важности адекватного распределения и защиты радиочастотного спектра для безопасности полетов авиации;
3. *порушает* Совету и Генеральному секретарю обеспечить в срочном порядке выделение в рамках бюджета, принятого настоящей Ассамблеей, ресурсов, необходимых для более широкого участия ИКАО в международной и региональной деятельности по организации спектра;
4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А32-13.

А29-14. Рейсы, выполняемые для оказания гуманитарной помощи

Ассамблея,

учитывая возрастающее количество и разнообразие рейсов, выполняемых гражданскими, с точки зрения Чикагской конвенции, воздушными судами в рамках гуманитарных миссий под эгидой Организации Объединенных Наций для оказания помощи при чрезвычайных ситуациях,

принимая во внимание обращение Генерального секретаря Организации Объединенных Наций к ИКАО в 1991 году в целях содействия миссиям по оказанию гуманитарной помощи с использованием авиации,

принимая во внимание результаты действий, предпринятых и рассматриваемых Советом и его вспомогательными органами для удовлетворения этих новых потребностей,

1. *рекомендует* Совету продолжить на первоочередной основе пересмотр действующих Стандартов, Рекомендуемой практики и инструктивного материала в целях внесения в них изменений, которые считаются целесообразными для обеспечения безопасности рейсов, осуществляемых в целях оказания гуманитарной помощи;
2. *призывает* государства принять необходимые меры для содействия выполнению таких рейсов и обеспечения их безопасности.

А36-13, добавление U: Сотрудничество Договаривающихся государств в расследовании некоторых авиационных происшествий

А36-20. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

A36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства

A27-13. Защита международного общественного воздушного транспорта

A36-26. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области

A32-7. Согласование правил и программ, касающихся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что действия государства, в котором имело место происшествие, должны быть направлены на удовлетворение насущных потребностей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном,

принимая во внимание, что политика Международной организации гражданской авиации (ИКАО) должна быть направлена на обеспечение надлежащего учета ИКАО и ее Договаривающимися государствами психологических, физических и духовных потребностей лиц, пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, и их семей,

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что авиаперевозчик, воздушное судно которого пострадало в авиационном происшествии, как правило, располагает оптимальными возможностями для оказания помощи семьям сразу же после происшествия,

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

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

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

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам в сотрудничестве с ИКАО и другими государствами в оперативном порядке рассмотреть, разработать и внедрить правила и программы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей;

3. *настоятельно рекомендует* государствам, в которых действуют правила и программы по оказанию поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, представить ИКАО необходимую информацию в целях оказания возможного содействия другим государствам;

4. *настоятельно рекомендует* Совету разработать материал, который может включать Стандарты и Рекомендованную практику, посвященный необходимости принятия Договаривающимися государствами и их авиаперевозчиками правил и программ оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям;

5. *порукает* Совету представить доклад о результатах проделанной работы на следующей сессии Ассамблеи.

ЧАСТЬ II. АЭРОНАВИГАЦИЯ

АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОМИССИЯ, ЕЕ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ, ТЕХНИЧЕСКИЕ СОВЕЩАНИЯ И УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВ

A18-2. Поправка к статье 56 Конвенции об увеличении числа членов Аэронавигационной комиссии до пятнадцати

A22-4. Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе

A27-2. Поправка к статье 56 *Конвенции о международной гражданской авиации*

A22-29. Использование языков в Аэронавигационной комиссии

A36-13, добавление В: Аэронавигационные совещания всемирного масштаба

A36-13, добавление С: Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)

A36-13, добавление К: Региональные аэронавигационные совещания (РАН)

A36-13, добавление S: Участие государств в технической работе ИКАО

A36-25. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра

ТЕХНИЧЕСКИЙ СЕКРЕТАРИАТ

**A36-13, добавление Т: Технический секретариат
Штаб-квартиры и региональных бюро**

**ПОСТОЯННАЯ ПОЛИТИКА И СВЯЗАННЫЕ С НЕЙ
ПРАВИЛА В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ**

**A15-9. Подготовка для будущих сессий текущих сводных
заявлений о постоянной политике ИКАО,
касающейся непосредственно аэронавигации**

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции A14-28 Совету поручалось представлять каждой последующей сессии Ассамблеи, на которой создается Техническая комиссия, проект заявления о постоянной политике Ассамблеи, касающейся непосредственно аэронавигации, по состоянию на момент начала данной сессии Ассамблеи,

принимая во внимание, что Ассамблея считает, что сводное заявление о постоянной политике ИКАО, принятое Ассамблеей на такой сессии, должно быть обновленным и представлять политику по состоянию на момент окончания данной сессии,

1. *постановляет* принимать на каждой сессии, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся непосредственно аэронавигации, обновленное по состоянию на момент окончания данной сессии;

2. *заявляет,* что данная резолюция заменяет резолюцию A14-28.

**A36-13. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО
и связанных с ней правилах, касающихся
непосредственно аэронавигации**

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции A15-9 Ассамблея постановила принимать на каждой сессии, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике, касающейся непосредственно аэронавигации, обновленное по состоянию на момент окончания данной сессии,

принимая во внимание, что заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, по состоянию на время окончания работы 35-й сессии Ассамблеи было принято Ассамблеей в резолюции A35-14 с добавлениями А–Х включительно,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции А35-14 с добавлениями А–Х включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 36-й сессии Ассамблеи,

принимая во внимание, что настоящим заменяется заявление о постоянной политике, содержащееся в резолюции А35-14,

1. *постановляет*:

- a) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике Организации и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 36-й сессии Ассамблеи;
- b) правила, связанные с отдельными разделами политики, изложенными в добавлениях, служат руководством в деле упрощения и обеспечения реализации вышеуказанных разделов политики;

2. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-14 с добавлениями А–Х включительно.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)

Ассамблея,

принимая во внимание, что в статье 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* Организации предлагается принимать и изменять Международные стандарты, Рекомендуемую практику и Правила и указываются цель и существо вопросов, с которыми связаны эти действия, и что в статьях 38, 54, 57 и 90 содержатся дополнительные соответствующие положения,

принимая во внимание, что Ассамблея считает целесообразным выработать определенные принципы, которыми следует руководствоваться при осуществлении этих положений Конвенции,

принимая во внимание, что термины "Стандарт" и "Рекомендуемая практика" имеют следующие значения:

- a) *Стандарт* – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого считается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции; в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38 Конвенции;
- b) *Рекомендуемая практика* – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции,

постановляет:

1. в SARPS и PANS по мере необходимости вносятся поправки, с тем чтобы отразить изменения в требованиях и методах и тем самым, помимо всего прочего, обеспечить надежную основу для осуществления регионального планирования и предоставления средств и обслуживания;

2. с учетом предшествующего пункта необходимо обеспечить высокую степень постоянства SARPS, с тем чтобы Договаривающиеся государства имели возможность обеспечить постоянство своих национальных правил. Исходя из этого, следует вносить только те изменения, которые имеют значение для безопасности, регулярности и эффективности, а также вносить только те редакционные поправки, которые имеют существенное значение;

3. тексты SARPS и PANS излагаются простым, понятным и сжатым языком. SARPS включают общие, устоявшиеся и неизменные положения, определяющие требования к функциям и характеристикам, которые предусматривают требуемые уровни безопасности, эффективности и интероперабельности. Вспомогательные технические спецификации, разрабатываемые ИКАО, по возможности помещаются в отдельные документы;

4. при разработке SARPS, правил и инструктивного материала ИКАО следует использовать в максимально возможной степени и при условии адекватной проверки и апробирования результаты работы других признанных авиационных организаций-разработчиков стандартов. Документация ИКАО должна содержать ссылки на материал, подготовленный такими другими организациями-разработчиками стандартов, если он рассматривается Советом как адекватный с точки зрения соблюдения требований ИКАО;

5. в пределах соответствия требованиям безопасности и регулярности стандарты, регламентирующие предоставление средств и обслуживания, отражают правильное соотношение между эксплуатационными требованиями к таким средствам и обслуживанию и экономическими последствиями их предоставления;

6. прежде чем Совет примет решение по предложениям относительно изменения SARPS и PANS, проводятся консультации с Договаривающимися государствами, за исключением случаев, когда Совет сочтет необходимым принять срочные меры. Кроме того, при условии проведения надлежащей проверки и апробации, технические требования могут быть приняты Советом без проведения консультаций с государствами. Однако такой материал предоставляется государствам по запросу;

7. даты начала применения поправок к SARPS и PANS устанавливаются с таким расчетом, чтобы у Договаривающихся государств оставалось достаточно времени для претворения их в жизнь;

8. даты начала применения поправок к Приложениям и PANS устанавливаются таким образом, чтобы Договаривающимся государствам не нужно было изменять свои национальные правила более двух раз в календарном году, если этого не потребуют исключительные обстоятельства. В порядке применения вышесказанного, когда это практически возможно, любое Приложение или документ PANS не должны изменяться чаще, чем один раз в календарный год.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует обеспечить полное соответствие положений SARPS и PANS. Кроме того, Совету следует принять меры для совершенствования обработки, представления и повышения действенности документов ИКАО, содержащих SARPS, PANS и другие соответствующие положения, особенно касающиеся сложных систем и их вида применения. С этой целью Совету следует содействовать разработке и обновлению общих требований к системам, их функциям и характеристикам. Совету следует продолжать изыскивать наиболее подходящие средства разработки, оформления и распространения технических спецификаций.

2. Договаривающиеся государства должны предоставлять полные и подробные замечания по предложениям относительно изменения SARPS и PANS или, по крайней мере, высказать свое согласие или несогласие с их существом. Для этого они должны располагать не менее чем трехмесячным сроком. Кроме того, Договаривающиеся государства необходимо по крайней мере за 30 дней уведомлять о намерении утвердить или принять подробные материалы, по которым консультации с ними не проводились.

3. Договаривающиеся государства должны иметь в своем распоряжении полных 3 мес для уведомления о несогласии с принятыми поправками к SARPS; при установлении даты представления уведомлений о несогласии Совет должен учитывать время, необходимое для направления государствам принятых поправок и для получения от них уведомлений.

4. При применении положения пункта 8 постановляющей части выше Совету следует обеспечивать, чтобы, по мере возможности, промежуток между следующими одна за другой общими датами начала применения поправок к Приложениям и PANS составлял по крайней мере 6 мес.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Аэронавигационные совещания всемирного масштаба

Ассамблея,

принимая во внимание, что проведение всемирных аэронавигационных совещаний является важной функцией ИКАО и связано со значительными затратами усилий и средств со стороны Договаривающихся государств и Организации,

принимая во внимание необходимость получать максимальную пользу от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства или Организацию,

постановляет:

1. созываемые Советом совещания, в которых могут принимать участие на равной основе все Договаривающиеся государства, являются главным средством достижения решения проблем, имеющих всемирное значение, включая разработку поправок к Приложениям и другим основополагающим документам в области аэронавигации;

2. такие совещания созываются только тогда, когда это оправдано количеством и важностью проблем, подлежащих рассмотрению, и если существует вероятность достижения конструктивного решения по ним; совещаниям, созываемым на такой основе, можно также предлагать проводить предварительное обсуждение вопросов, которые еще не готовы для окончательного решения;

3. совещания организуются с таким расчетом, чтобы они наилучшим образом способствовали выполнению поставленной задачи и осуществлению необходимой координации действий в соответствующих технических областях;

4. в течение календарного года созывается не более двух таких совещаний, а следующие одно за другим совещания с широким обсуждением одной и той же технической темы проводятся не ранее чем через 12 мес после предыдущего при условии, если чрезвычайные обстоятельства не потребуют изменения этого положения.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Прежде чем принимать решение о вынесении на всемирное совещание того или иного вопроса, Совету следует изучить возможность его решения путем переписки с государствами или путем использования такого механизма, как группы экспертов или аэронавигационные исследовательские группы, либо с их помощью упростить последующую работу над ним во время очередного совещания.

2. В повестке дня следует достаточно ясно определять задачу, которую предстоит решать, и указывать вид специалистов, необходимых на данном совещании. В повестке дня, посвященной обсуждению более чем одной технической темы, потребности в специализации следует сводить к минимуму без ущерба для эффективности обсуждения.

3. В целях содействия участию в совещании всех Договаривающихся государств Совету следует планировать программу совещаний таким образом, чтобы сводить к минимуму, без ущерба для эффективности, сроки, на которые привлекаются технические специалисты государств.

4. Продолжительность совещания следует устанавливать с таким расчетом, чтобы имелось достаточно времени для завершения работы по всей повестке дня, изучения доклада, подготовленного на рабочих языках совещания, и утверждения доклада. После совещания Секретариату следует внести в доклад совещания необходимые незначительные редакционные поправки и исправить опечатки.

5. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует направлять, как правило, авиапочтой не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес, в случае основной вспомогательной документации; прочую документацию следует направлять в возможно кратчайшие сроки.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)

Ассамблея,

принимая во внимание, что группы экспертов Аэронавигационной комиссии оказались полезным средством содействия решению узкоспециализированных технических проблем,

принимая во внимание необходимость получать максимальную пользу от работы групп экспертов Аэронавигационной комиссии, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства или Организацию,

постановляет:

1. группы экспертов создаются при Аэронавигационной комиссии в тех случаях, когда необходимо ускорить решение узкоспециализированных технических проблем, которые Аэронавигационная комиссия не может должным образом и быстро разрешить другими установленными путями;

2. полномочия и программы работы групп экспертов поддерживают бизнес-план ИКАО, определяются четко и ясно с указанием сроков и соблюдаются;

3. периодически рассматривается ход работы групп экспертов Аэронавигационной комиссии и упраздняются группы экспертов, как только будет выполнена поставленная перед ними задача. Существование группы экспертов свыше четырех лет допускается только в том случае, если Аэронавигационная комиссия считает обоснованным продолжение ее работы;

4. деятельность групп экспертов по мере возможности поддерживает основанный на эксплуатационных характеристиках подход к разработке SARPS.

Правило, связанное с вышеизложенными положениями

Доклады следует представлять таким образом, чтобы было ясно, что они представляют собой рекомендации группы экспертов Аэронавигационной комиссии, которые нельзя рассматривать как выражение мнений Договаривающихся государств.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации каждое Договаривающееся государство обязано сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и практики по всем вопросам, в которых такое единообразие будет способствовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 38 Конвенции любое Договаривающееся государство, которое считает невозможным придерживаться во всех отношениях какого-либо международного стандарта или правила и которое считает необходимым принять отличающиеся от них правила и практику, обязано немедленно уведомить об этом ИКАО,

принимая во внимание, что важно использовать все имеющиеся средства Организации для поощрения и поддержки Договаривающихся государств в деле преодоления трудностей, встречающихся при применении SARPS и PANS,

постановляет:

1. Договаривающиеся государства поощряются и поддерживаются всеми имеющимися средствами в деле применения SARPS и PANS;
2. различия между правилами и практикой Договаривающихся государств и положениями SARPS и PANS контролируются Советом с целью содействия устранению тех различий, которые имеют важное значение для безопасности и регулярности международной аэронавигации или несовместимы с целями международных стандартов;
3. Совет анализирует основные причины несоблюдения и предпринимает надлежащие действия.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. При поощрении и поддержке Договаривающихся государств в деле применения SARPS и PANS Совету следует использовать все имеющиеся средства, включая ресурсы Штаб-квартиры, региональных бюро ИКАО и Программы развития ООН.

2. Договаривающимся государствам следует продолжить, а где необходимо, активизировать работу по применению в своих функциональных учреждениях правил и процедур, согласующихся с существующими

SARPS и PANS. В связи с этим Договаривающимся государствам следует рассмотреть возможность улучшения методов, применяемых ими для реализации положений SARPS и PANS, если такие усовершенствования могли бы ускорить или упростить эти методы или сделать их более эффективными.

3. Совету следует настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам уведомлять Организацию о любых различиях, существующих между их национальными правилами и практикой и положениями SARPS, а также о дате или сроках, когда они обеспечат выполнение SARPS. Если Договаривающееся государство не может выполнять какие-либо положения SARPS, ему следует информировать ИКАО о причинах несоблюдения, а также о любых применимых национальных положениях и практике, отличающихся по характеру или в принципе. Получаемые уведомления о различиях с SARPS следует незамедлительно публиковать в дополнениях к соответствующим Приложениям. Следует также просить Договаривающиеся государства публиковать в своих сборниках аэронавигационной информации любые существенные различия с SARPS и PANS.

4. В процессе контроля за различиями с SARPS и PANS Совету следует запрашивать информацию у Договаривающихся государств, которые не представили или представили неполные сведения Организации о применении SARPS. Кроме того, Совету также следует просить Договаривающиеся государства, которые еще не опубликовали в своих сборниках аэронавигационной информации сведения о применении SARPS и PANS, опубликовать их.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Технические руководства и циркуляры ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что обновленный инструктивный материал по техническим вопросам, представляемый через ИКАО, оказывает исключительно ценную помощь администрациям при разработке планов проведения в жизнь Стандартов и Рекомендуемой практики, Правил аэронавигационного обслуживания и региональных планов,

принимая во внимание, что в равной степени важно предусмотреть соответствующий технический инструктивный материал при подготовке и повышении квалификации эксплуатационного персонала, как этого требует технический прогресс, и тем самым улучшить качество обслуживания и повысить уровень безопасности полетов,

принимая во внимание, что нет иной соответствующей возможности обеспечить такой инструктивный материал в международном масштабе, кроме как под эгидой ИКАО,

принимая во внимание, что сохранение существующих руководств ИКАО и разработка новых руководств и циркуляров, по мере целесообразности, являются крупномасштабной задачей с точки зрения привлечения к этому необходимых технических и административных сотрудников, что сопряжено с противоречиями в отношении очередности задач и потребует специальных мероприятий, связанных с возможностями Секретариата и организацией издательской работы,

постановляет, что первоочередное внимание уделяется дальнейшему обновлению содержания существующих технических руководств ИКАО и разработке дополнительных инструктивных материалов, потребность в которых диктуется техническим прогрессом, что приносит тем самым оптимальную пользу Договаривающимся государствам в их деятельности по применению Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил аэронавигационного обслуживания, а также при планировании и обеспечении средств и обслуживания.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует постоянно следить за осуществлением программы работы над техническими руководствами и циркулярами ИКАО, с тем чтобы обеспечить наличие необходимого инструктивного материала по всем техническим областям.

2. Совету следует изыскивать средства, которые позволят без чрезмерных задержек и нарушения порядка очередности выпуска плановых изданий составлять и публиковать соответствующие технические руководства и циркуляры.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Единицы измерения

Ассамблея,

принимая во внимание, что в интересах безопасности международных воздушных и наземных операций следует осуществить унификацию единиц измерения,

принимая во внимание, что важно использовать в аэронавигационных изданиях ИКАО стандартные единицы измерения в единообразной форме,

принимая во внимание, что в четвертом издании Приложения 5 предусматривается использование стандартной системы единиц измерения в воздушных и наземных операциях международной гражданской авиации на основе Международной системы единиц измерения (СИ), при этом отдельные единицы, не принадлежащие к системе единиц СИ, разрешается использовать в одних случаях постоянно и в других временно,

постановляет:

1. Договаривающимся государствам предлагается привести национальные правила и практику в соответствие с положениями Приложения 5 по возможности скорее;

2. во всех аэронавигационных изданиях ИКАО единицы измерения указываются в единицах, предусмотренных в Приложении 5, где приводятся соответствующие единицы.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 33 Конвенции ясно не определяет целей, для которых должны признаваться удостоверения и свидетельства,

принимая во внимание, что существуют различные толкования относительно того, обязаны или не обязаны Договаривающиеся государства признавать удостоверения и свидетельства, которые выданы или которым придана сила другими Договаривающимися государствами, до вступления в силу SARPS, распространяющихся на соответствующие воздушные суда или пилотов,

принимая во внимание, что для определенных категорий воздушных судов или классов пилотов SARPS могут войти в силу лишь через много лет или может быть сочтено целесообразным не принимать SARPS для некоторых категорий или классов,

постановляет:

1. удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства экипажа воздушного судна, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, в котором зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты, в соответствии с положениями статей 32 b) и 33 Конвенции;

2. до вступления в силу Международных стандартов, относящихся к определенным категориям, классам или типам воздушных судов или классам пилотов, удостоверения или свидетельства, которые выданы или которым придана сила в соответствии с национальными правилами Договаривающимся государством, в котором зарегистрировано данное воздушное судно, признаются другими Договаривающимися государствами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Авиационная подготовка

Ассамблея,

принимая во внимание, что удовлетворительное обеспечение и функционирование наземных средств и служб, а также применение SARPS и PANS зависят от высокого уровня подготовки личного состава,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства испытывают трудности в этих вопросах вследствие недостатка должным образом подготовленного личного состава,

принимая во внимание, что необходимы особые усилия с целью повышения уровня личного состава и оказания помощи Договаривающимся государствам для удовлетворения их потребностей в области подготовки личного состава,

принимая во внимание, что учебные семинары, проводимые Организацией, являются эффективным средством обеспечения всеобщего понимания и единообразного применения SARPS и PANS,

постановляет:

1. Договаривающиеся государства поощряются и поддерживаются в деле обеспечения высокого уровня подготовки авиационного персонала, и в частности тех, кто занимается предоставлением обслуживания и эксплуатацией технических средств в международной воздушной навигации. С этой целью, как часть своей регулярной программы работы, Организация постоянно осуществляет программу подготовки личного состава, которая называется программой ИКАО по авиационной подготовке*;

2. Программа ИКАО по авиационной подготовке основывается на следующих принципах:

а) авиационная подготовка является ответственностью Договаривающихся государств;

* Помощь, которую оказывает ИКАО в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций и других программ, регулируется резолюцией А36-17.

- b) Организации следует уделить первоочередное внимание разработке программ, связанных с безопасностью полетов и авиационной безопасностью;
- c) необходимо поощрять и поддерживать взаимопомощь Договаривающихся государств в деле подготовки авиационного персонала, особенно в тех вопросах, где недостаточная подготовка может отрицательно сказаться на безопасности, регулярности международной аэронавигации и авиационной безопасности;
- d) Организации следует консультировать Договаривающиеся государства по вопросам эксплуатационного надзора за учебно-тренировочными средствами;
- e) Организации не следует принимать участие в деле практического использования учебно-тренировочных средств, а следует поддерживать и консультировать эксплуатантов таких средств.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Путем разработки технических требований и инструктивного материала, проведения учебных семинаров, а также путем непосредственных рекомендаций и консультаций Совету следует оказывать помощь Договаривающимся государствам в деле:

- a) стандартизации, насколько это практически осуществимо, учебных программ, методики и содержания учебных курсов и введения необходимых положений о проведении экзаменов и выдаче свидетельств;
- b) приведения уровня подготовки к уровню Международных стандартов;
- c) применения указанных выше в подпунктах a) и b) критериев для обеспечения большего единообразия в действующих правилах и процедурах.

2. Следует постоянно уделять внимание созданию специализированных курсов и курсов усовершенствования по подготовке соответствующих специалистов, требующихся для установки, эксплуатации и наблюдения за техническим состоянием средств и служб.

3. Совету следует поощрять Договаривающиеся государства к установлению требований в отношении:

- a) подготовки без отрыва от работы, включая ознакомление с соответствующими условиями эксплуатации, для тех лиц, которым после прохождения начальной подготовки необходимо приобрести практический опыт в реальных эксплуатационных условиях, прежде чем они получают назначение на ответственные оперативные посты; в связи с этим внимание государств следует обратить на возможность использования в полной мере средств различных программ технического сотрудничества и помощи; и
- b) периодической переподготовки, в частности в связи с внедрением нового оборудования, правил или техники.

4. Совету следует просить Договаривающиеся государства предоставлять для распространения среди других государств информацию о типах курсов авиационной подготовки, которые они организуют или которые имеются так или иначе в их государствах и на которые принимаются слушатели из других государств, с указанием адреса, по которому можно запросить дополнительные подробности. Точно так же Совету следует направлять Договаривающимся государствам соответствующую информацию об учебных заведениях, которым через ИКАО оказывается помощь и в которые принимаются слушатели из других стран.

5. Совету следует настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам в той степени, насколько это практически возможно, использовать учебные центры, находящиеся в их регионе, для подготовки своего личного состава в тех областях авиации, в которых не существует соответствующих национальных училищ. С этой целью Совету следует рекомендовать государствам создавать благоприятные условия для граждан других государств данного региона.

ДОБАВЛЕНИЕ I

Координация работы по аэронавигационным системам и подсистемам

Ассамблея,

принимая во внимание, что в общих интересах экономии желательно избегать ненужного дублирования функций, выполняемых оборудованием, которое монтируется на борту воздушных судов, на наземных или космических установках,

принимая во внимание, что, вероятно, будет возможно снизить степень совокупной сложности создаваемого оборудования путем координации общих, функциональных спецификаций нового конкретного оборудования со спецификациями другого оборудования, монтируемого либо на борту воздушных судов, либо на наземных или космических установках,

принимая во внимание, что, как признается, такая координация может, тем не менее, столкнуться с техническими и эксплуатационными трудностями, и при этом следует учитывать эффективность расходов и необходимость ее постепенного внедрения без чрезмерных затрат,

принимая во внимание, что Аэронавигационная комиссия осуществляла, насколько это необходимо, координационные функции в отношении различной технической деятельности, проводимой под ее контролем, должным образом учитывая информацию, предоставляемую ей государствами,

постановляет, что работа по аэронавигационным системам и подсистемам тесно координируется, при этом должным образом учитывается их взаимосвязь и принимаются во внимание эксплуатационные требования, предполагаемый технический прогресс, а также соображения эксплуатационной рентабельности.

ДОБАВЛЕНИЕ J

Выработка региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил

Ассамблея,

принимая во внимание, что Совет утверждает региональные планы, определяющие средства, обслуживание и дополнительные региональные правила, которые обеспечиваются или используются Договаривающимися государствами в соответствии со статьей 28 Конвенции,

принимая во внимание, что региональные планы необходимо периодически корректировать с учетом потребностей международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что ИКАО приняла подход к планированию средств и служб, основанный на глобальной эксплуатационной концепции ОрВД и Глобальном аэронавигационном плане,

принимая во внимание, что планирование средств и служб должно поддерживать основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию,

постановляет:

1. региональные планы пересматриваются в тех случаях, когда становится очевидным, что они более не отвечают настоящим и перспективным требованиям международной гражданской авиации;

2. в зависимости от характера требуемого изменения соответствующие поправки в региональный план вносятся посредством переписки между Организацией, Договаривающимися государствами и заинтересованными международными организациями;

3. в тех случаях, когда предложения об изменении относятся к обслуживанию и средствам, обеспечиваемым государствами, и такие предложения об изменении:

- a) не связаны с изменением требований, устанавливаемых Советом в региональных планах,
- b) не находятся в противоречии с установленной политикой ИКАО,
- c) не связаны с вопросами, которые не могут быть решены на региональном уровне,

Совет может делегировать полномочия для внесения и опубликования таких изменений на региональном уровне.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует обеспечивать, чтобы структура и формат региональных планов увязывались с Глобальным аэронавигационным планом и поддерживали основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию.

2. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует постоянно следить за тем, какое влияние оказывает изменение требований на региональные планы, чтобы своевременно определять необходимость их пересмотра.

3. При определении степени срочности любого пересмотра региональных планов Совету следует учитывать время, которое требуется Договаривающимся государствам для обеспечения необходимых дополнительных средств и обслуживания.

4. Совету следует обеспечивать, чтобы указанные в региональных планах сроки выполнения требований, связанных с закупкой новых типов оборудования, реалистично связывались со временем, необходимым для приобретения соответствующего оборудования.

5. Совету следует обеспечивать, чтобы разрабатывалась электронная база данных региональных планов с использованием вспомогательных средств планирования в целях повышения эффективности и ускорения процесса внесения поправок.

6. Совету следует использовать созданные им во всех регионах группы планирования для оказания помощи в поддержании региональных планов или любых дополнительных документов на уровне текущих требований.

ДОБАВЛЕНИЕ К

Региональные аэронавигационные совещания (RAN)

Ассамблея,

принимая во внимание, что региональные аэронавигационные совещания являются важным инструментом в определении средств и видов обслуживания, которые, как предполагается, Договаривающиеся государства предоставляют в соответствии со статьей 28 Конвенции,

принимая во внимание, что эти совещания требуют существенной затраты усилий и денежных средств со стороны Договаривающихся государств и Организации,

принимая во внимание необходимость получения максимальной пользы от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства или Организацию,

отмечая, что региональное аэронавигационное планирование, как правило, проводится в рамках групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG),

постановляет:

1. региональные аэронавигационные совещания созываются только для рассмотрения вопросов, которые не могут быть должным образом рассмотрены в рамках PIRG;
2. созыв таких совещаний и их повестки дня определяются существованием конкретных недостатков в региональных планах соответствующих районов или возможностью их возникновения;
3. географический район, подлежащий рассмотрению с учетом существующих и планируемых международных авиаперевозок и международных полетов авиации общего назначения, технические вопросы, подлежащие рассмотрению, и рабочие языки совещания определяются для каждого такого совещания;
4. для каждого такого совещания устанавливается такой порядок работы, который наилучшим образом обеспечивает обсуждение повестки дня и эффективную координацию всех составных компонентов совещания;
5. совещания, имеющие ограниченный характер по охвату технических вопросов и/или географическим масштабам, созываются в случае необходимости рассмотрения конкретных проблем, требующих срочного решения, или когда созыв таких совещаний позволяет сократить установленную периодичность проведения региональных совещаний в полном объеме.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует стремиться проводить региональные аэронавигационные совещания на местах в соответствующих регионах и следует поощрять Договаривающиеся государства, расположенные в этих регионах, отдельно или совместно выступать в качестве приглашающей стороны.
2. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует представлять в электронном формате не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес – в случае основной вспомогательной документации.
3. Совету следует обеспечивать региональные аэронавигационные совещания соответствующим инструктивным материалом по эксплуатационным и техническим вопросам, связанным с их повесткой дня.

4. Каждому участвующему в совещании Договаривающемуся государству следует до совещания собрать информацию о планах будущих полетов своих авиатранспортных эксплуатантов и своей международной авиации общего назначения, а также о предполагаемых перевозках, осуществляемых другими воздушными судами, внесенными в их реестр, и об общих потребностях этих различных категорий авиации в средствах и обслуживании.

5. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует способствовать разработке для региональных аэронавигационных совещаний, а также в ходе таких совещаний современных критериев планирования, которые позволили бы обеспечить соответствие региональных планов эксплуатационным потребностям и были бы экономически оправданы.

6. Совету следует разрабатывать и постоянно обновлять конкретные и подробные директивы для обсуждения на региональных аэронавигационных совещаниях вопросов, связанных с осуществлением.

ДОБАВЛЕНИЕ L

Осуществление региональных планов

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 28 Конвенции Договаривающиеся государства обязуются, насколько они сочтут это возможным, предоставлять аэронавигационные средства и обслуживание, необходимые для содействия международной аэронавигации,

принимая во внимание, что в региональных планах излагаются потребности в средствах и обслуживании международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что любые серьезные недостатки в порядке осуществления региональных планов могут повлиять на безопасность, регулярность и эффективность международных воздушных сообщений и, следовательно, должны устраняться в возможно кратчайшие сроки,

постановляет:

1. в программах осуществления планов Договаривающихся государств первоочередное внимание уделяется обеспечению тех средств и служб, включая их непрерывную работу, отсутствие которых могло бы серьезно отразиться на международных полетах;

2. выявление и разбор серьезных недостатков в реализации региональных планов и принятие Организацией соответствующих мер осуществляются в минимально возможные сроки;

3. региональные группы планирования и осуществления проектов выявляют проблемы и недостатки, связанные как с самими региональными планами, так и с их выполнением, и предлагают меры по их устранению.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует в полном объеме и быстро информировать каждое Договаривающееся государство о рекомендациях, касающихся обеспечения аэронавигационных средств и обслуживания, которые имеют отношение к данному государству в соответствии с региональными планами.

2. Договаривающимся государствам следует разрабатывать и постоянно обновлять соответствующие планы, включая потребности в персонале, с целью планомерного выполнения тех частей региональных планов, которые имеют к ним отношение.

3. Совету следует организовать контроль за выполнением региональных планов и выпуск периодических отчетов о ходе работ, в которые следует включать информацию о серьезных недостатках в деле выполнения региональных планов.

4. Стороны, пользующиеся аэронавигационными средствами и обслуживанием, должны сообщать о любых серьезных проблемах, с которыми они сталкиваются из-за отсутствия внедрения предусмотренных региональными планами аэронавигационных средств и обслуживания. Эту информацию следует направлять Договаривающимся государствам, отвечающим за их внедрение. По получении таких сообщений этим государствам следует принимать меры по устранению проблем, а в случае непринятия таких мер пользователями следует информировать ИКАО, при возможности, через посредство какой-либо международной организации.

5. Совету следует организовать периодическое рассмотрение серьезных проблем, с которыми сталкиваются пользователи из-за отсутствия внедрения аэронавигационных средств и обслуживания, и, при необходимости, принятие мер, способствующих скорейшему устранению этих проблем.

ДОБАВЛЕНИЕ М

Установление пределов воздушных пространств ОВД*

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии с Приложением 11 к Конвенции Договаривающемуся государству необходимо определить те части воздушного пространства над своей территорией, где будет осуществляться обслуживание воздушного движения, и после этого организовать и обеспечить такое обслуживание,

принимая во внимание, что в Приложении 11 к Конвенции также предусматривается возможность передачи по взаимному соглашению Договаривающимся государством своей ответственности за обеспечение обслуживания воздушного движения над своей территорией другому государству,

принимая во внимание, что как передающее ответственность за ОВД, так и обеспечивающее ОВД государство может зарезервировать за собой право прекратить в любое время действие любого такого соглашения,

принимая во внимание, что в Приложении 11 к Конвенции предусматривается, что районы воздушного пространства над открытым морем, в которых будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения, определяются на основе региональных аэронавигационных соглашений, которые являются соглашениями, одобренными Советом ИКАО обычно по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний,

постановляет со ссылкой на региональные аэронавигационные планы, что:

1. пределы воздушных пространств ОВД над территориями государств или над открытым морем устанавливаются на основе технических и эксплуатационных соображений в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности и экономии как для тех, кто предоставляет, так и для тех, кто использует такое обслуживание;

* Выражение "воздушные пространства ОВД" включает районы полетной информации, диспетчерские районы и зоны.

2. разделение установленных воздушных пространств ОВД на части следует осуществлять только по техническим и эксплуатационным причинам, а также по соображениям безопасности и эффективности полетов;

3. если какие-либо воздушные пространства ОВД необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами должно быть заключено соответствующее соглашение;

4. обеспечивающее ОВД государство при осуществлении обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над территорией передающего ответственность за ОВД государства выполняет это в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования обеспечивающим ОВД государством, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

5. любая передача ответственности одним государством другому или любое возложение ответственности за ОВД над открытым морем ограничивается техническими и эксплуатационными функциями, относящимися к обеспечению безопасности и регулярности воздушного движения, осуществляемого в данном воздушном пространстве;

и далее заявляет, что:

6. любое Договаривающееся государство, которое передает другому государству ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над своей территорией, делает это, не умаляя своего суверенитета;

7. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения обслуживания государством воздушного движения в воздушном пространстве над открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над данным воздушным пространством.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающимся государствам следует изыскивать наиболее эффективное и экономичное разграничение воздушного пространства ОВД, оптимальное расположение пунктов передачи ответственности и наиболее эффективные процедуры координации в сотрудничестве с другими заинтересованными государствами и с Организацией.

2. Совету следует поощрять государства, обеспечивающие обслуживание воздушного движения над открытым морем, вступать, насколько это практически возможно, в соглашения с соответствующими государствами, обеспечивающими обслуживание воздушного движения в примыкающих воздушных пространствах, для того чтобы в случае невозможности обеспечения требуемого обслуживания воздушного движения над открытым морем существовали запасные планы, которые могут потребовать временного изменения пределов воздушного пространства ОВД и будут осуществляться с одобрения Совета ИКАО до тех пор, пока не будет возобновлено первоначальное обслуживание.

ДОБАВЛЕНИЕ N

Обеспечение поисково-спасательной службы

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 25 Конвенции каждое Договаривающееся государство обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его

территории, какие оно сочтет возможными, и сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут быть рекомендованы в соответствии с Конвенцией,

принимая во внимание, что Приложение 12 к Конвенции содержит требования в отношении организации и обеспечения поисково-спасательной службы в пределах территорий Договаривающихся государств, а также в зонах над открытым морем,

принимая во внимание, что в Приложении 12 к Конвенции указывается, что те районы открытого моря, где будут обеспечиваться поисково-спасательные службы, устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений, одобряемых Советом, как правило, по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний,

принимая во внимание, что в Приложении 12 Конвенции рекомендуется, чтобы районы поиска и спасания, насколько это практически возможно, совпадали с соответствующими районами полетной информации, а в случае с такими районами над открытым морем – с морскими районами поиска и спасания,

принимая во внимание, что в статье 69 Конвенции указывается, что если Совет считает, что аэронавигационные службы какого-либо Договаривающегося государства недостаточно отвечают требованиям безопасной эксплуатации международных воздушных сообщений, как существующих, так и планируемых, то Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации,

принимая во внимание, что аэронавигационные службы, упомянутые в статье 69 Конвенции, включают, помимо прочего, поисково-спасательную службу,

постановляет:

1. пределы районов поиска и спасания над территорией государств, или, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, над районом, выходящим за пределы суверенного воздушного пространства государства, или над открытым морем устанавливаются исходя из технических и эксплуатационных соображений, учитывая также желательность совпадения районов полетной информации, районов поиска и спасания и, в случае с районами над открытым морем, морскими районами поиска и спасания, в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности при наименьших общих затратах;

2. государства обеспечивают максимально тесное сотрудничество между морскими и авиационными службами поиска и спасания при обслуживании одного и того же района и в случае целесообразности создают объединенные координационные центры спасания в целях координации авиационных и морских поисково-спасательных операций;

3. если какие-либо районы поиска и спасания необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами следует заключать соответствующее соглашение;

4. государство, обеспечивающее поисково-спасательную службу, при осуществлении поиска и спасания над территорией передающего ответственность государства действует в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования государством, осуществляющим поиск и спасание, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

5. любая передача ответственности одним государством другому или любое возложение ответственности за поиск и спасание над открытым морем ограничиваются техническими и эксплуатационными функциями, связанными с обеспечением поисково-спасательной службы в данной зоне;

6. меры по исправлению несоответствий в обеспечении эффективной поисково-спасательной службы, в том числе над открытым морем, изыскиваются путем переговоров с государствами, которые могут оказаться в состоянии предоставить оперативную или финансовую помощь в мероприятиях поиска и спасания, в целях заключения соглашения относительно этого;

и далее заявляет, что:

7. любое Договаривающееся государство, которое передает другому государству ответственность за обеспечение поисково-спасательной службы в пределах своей территории, делает это, не умаляя своего суверенитета;

8. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения каким-либо государством поисково-спасательной службы в зонах над открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над соответствующей зоной.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающимся государствам следует в сотрудничестве с другими государствами и Организацией изыскивать наиболее эффективное разграничение районов поиска и спасания и по мере необходимости рассматривать вопрос об объединении имеющихся ресурсов или о совместном создании единой поисково-спасательной организации, ответственной за обеспечение поисково-спасательной службы в зонах, простирающихся над территорией двух или более государств или над открытым морем.

2. Совету следует поощрять государства, которые не могут обеспечивать действия в воздухе в районах поиска и спасания, за которые они несут ответственность, вследствие отсутствия необходимых средств, запрашивать помощь у других государств для улучшения положения и заключать соглашения с соответствующими государствами относительно помощи, которая может быть предоставлена при осуществлении поисково-спасательных операций.

ДОБАВЛЕНИЕ О

Координация воздушного движения гражданской и военной авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что воздушное пространство, а также многие средства и обслуживание предназначаются для использования как гражданской, так и военной авиацией,

принимая во внимание, что статья 3 d) Конвенции требует, чтобы Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращали должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов,

признавая, что в связи с растущими потребностями воздушного движения было бы полезным расширить доступ к воздушному пространству, используемому в военных целях, и что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблем совместного использования воздушного пространства,

принимая во внимание, что, хотя полное объединение функций контроля за воздушным движением гражданских и военных воздушных судов можно рассматривать как конечную цель, достигнутое улучшение координации во многих государствах уже сейчас обеспечивает подход непосредственно к решению существующих трудностей,

напоминая, что согласно разработанной ИКАО глобальной эксплуатационной концепции ОрВД все воздушное пространство должно быть используемым ресурсом, любые ограничения на использование любого конкретного района воздушного пространства должны рассматриваться как временные и все воздушное пространство должно управляться гибким образом,

постановляет:

1. совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации;

2. установленные Договаривающимися государствами правила и порядок выполнения полетов их государственных воздушных судов над открытым морем разрабатываются с таким расчетом, чтобы эти полеты не ставили под угрозу безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации и чтобы эти полеты, насколько практически возможно, выполнялись с учетом правил полетов, изложенных в Приложении 2;

3. Совет стремится поддерживать государства при заключении соглашений о взаимодействии гражданских и военных органов.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающимся государствам следует, по мере необходимости, устанавливать или улучшать координацию обслуживания воздушного движения своих гражданских и военных судов, руководствуясь принципом, изложенным в пункте 1 постановляющей части выше.

2. Совету следует обеспечить, чтобы вопросы, связанные с координацией использования воздушного пространства гражданскими и военными судами, включались, где это необходимо, в повестку дня специализированных и региональных совещаний.

3. При введении правил и порядка выполнения полетов, упомянутых в пункте 2 постановляющей части, соответствующему государству следует согласовать этот вопрос со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе.

ДОБАВЛЕНИЕ Р

Обеспечение соответствующих аэродромов

Ассамблея,

принимая во внимание, что во многих местах физические характеристики аэродромов требуют существенного улучшения,

принимая во внимание, что в некоторых случаях эти улучшения повлекут за собой значительные расходы и было бы нецелесообразно планировать такие работы без учета перспектив развития,

принимая во внимание, что государствам и аэродромным полномочным органам по-прежнему будет необходимо знать общие тенденции, касающиеся требований к аэродромам, на которые, вполне вероятно, повлияют последующие поколения воздушных судов,

принимая во внимание, что многих сложных проблем можно избежать, если эксплуатационные требования новых воздушных судов позволят обеспечить их экономичную эксплуатацию без дополнительных изменений физических характеристик аэродромов,

принимая во внимание, что, хотя использование аэродромов имеет много преимуществ, в некоторых местах по соображениям охраны окружающей среды вводятся ограничения на полеты воздушных судов. Принимая во внимание проблемы пропускной способности, испытываемые в настоящее время во всем мире, необходимо учитывать ввод в эксплуатацию новых менее шумных воздушных судов,

принимая во внимание, что хотя существует расширяющаяся тенденция эксплуатации аэродромов автономными организациями, тем не менее государства по-прежнему обязаны обеспечивать безопасное функционирование аэродромных объектов и служб,

постановляет:

1. Организация следит за техническими требованиями к аэродромам;
2. проектирование конструкций воздушных судов будущих поколений необходимо осуществлять с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются воздушные суда;
3. государства осуществляют сертификацию аэродромов;
4. государствам следует обеспечивать внедрение систем управления безопасностью полетов на своих аэродромах.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. На основе результатов постоянного обзора технических требований, о чем говорится в пункте 1 постановляющей части выше, Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует:

- a) разрабатывать дополнительный инструктивный материал по перспективам развития,
- b) информировать Договаривающиеся государства о перспективах развития.

2. Совету следует и впредь обращать внимание изготовителей воздушных судов и эксплуатантов на принципы политики, изложенные в пункте 2 постановляющей части.

ДОБАВЛЕНИЕ Q

Наземные и летные испытания радионавигационных средств

Ассамблея,

принимая во внимание важное значение проверки характеристик радионавигационных средств посредством проведения регулярных испытаний,

принимая во внимание, что разработка гораздо более совершенного оборудования для наземных испытаний сведет к минимуму необходимость в летных испытаниях,

постановляет:

1. до возможного появления гораздо более совершенного оборудования для наземных испытаний проверка радионавигационных средств осуществляется путем обычных летных испытаний;

2. в целях сведения к минимуму необходимости в периодических летных испытаниях следует усовершенствовать радионавигационное наземное оборудование, в том числе соответствующие наземные испытательные и контролирующие устройства, которые позволяли бы определять рабочие характеристики с такой же точностью, как и при летных испытаниях.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. До тех пор пока не будут разработаны гораздо более совершенные наземные испытательные средства, Договаривающимся государствам следует создавать свои собственные летно-испытательные подразделения, создавать объединенные подразделения совместно с другими государствами или заключать соглашения с государствами или ведомствами, располагающими необходимыми средствами, о проведении этих летных испытаний от их имени.

2. Совету следует и впредь заниматься координацией мероприятий, проводимых Договаривающимися государствами в области регулярных летных испытаний своих радионавигационных средств.

3. Совету в консультации с Договаривающимися государствами, занимающимися разработкой и производством радионавигационных систем, следует изучить все возможные пути усовершенствования наземных испытательных средств в целях сведения к минимуму необходимости в периодических летных испытаниях.

4. Совету следует направлять Договаривающимся государствам информацию о важных достижениях в области усовершенствования радионавигационного наземного оборудования, а также связанных с ним наземных испытательных и контролирующих устройств в тех случаях, когда эти достижения позволят свести к минимуму необходимость в проведении летных испытаний.

ДОБАВЛЕНИЕ R

Обеспечение надлежащих условий найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб

Ассамблея,

принимая во внимание, что условия найма и работы, не соответствующие квалификации и степени ответственности персонала авиационно-технических наземных служб, являются основной причиной затруднений в деле найма достаточно квалифицированного персонала и сохранения его на работе после прохождения подготовки,

принимая во внимание, что такие затруднения препятствуют удовлетворительному выполнению региональных планов, SARPS и PANS,

постановляет, что условия найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб следует устанавливать в зависимости от требуемой квалификации и степени возложенной на них ответственности.

ДОБАВЛЕНИЕ S

Участие государств в технической работе ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что техническое сотрудничество Договаривающихся государств имеет существенное значение для достижения надлежащего прогресса в технической работе ИКАО,

принимая во внимание периодически возникающие затруднения с получением от Договаривающихся государств своевременной и должной помощи Организации в ее технической работе,

принимая во внимание необходимость получения максимальной пользы от этого участия, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства и Организацию,

постановляет, что в своей технической работе Организация нуждается в эффективной технической помощи со стороны Договаривающихся государств.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует поощрять эффективное участие Договаривающихся государств в технической работе ИКАО, обращая должное внимание на необходимость максимального сокращения издержек Организации и Договаривающихся государств в связи с этим участием.

2. Договаривающимся государствам, насколько каждое сочтет практически возможным, следует:

- a) путем переписки оказывать содействие в осуществлении технических проектов ИКАО;
- b) присутствовать на совещаниях ИКАО и активно участвовать в мероприятиях по подготовке совещаний, в частности путем заблаговременного представления документации, содержащей либо конкретные предложения по соответствующим пунктам повестки дня, либо свои мнения по представленным им документам;
- c) принимать участие в работе групп экспертов ИКАО и обеспечивать, чтобы назначаемые ими специалисты имели соответствующую квалификацию и могли вносить эффективный вклад в работу группы экспертов;
- d) проводить специализированные исследования по просьбе Организации;
- e) содействовать Организации в проводимой ею технической работе любыми другими средствами, которые может предложить Совет.

ДОБАВЛЕНИЕ T

Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро

Ассамблея,

принимая во внимание, что постоянно необходимо оказывать эффективную помощь Договаривающимся государствам в деле применения региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS,

принимая во внимание, что важно эффективно использовать технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро для оказания содействия Договаривающимся государствам в решении их проблем внедрения,

принимая во внимание, что важно обеспечить возможность для сотрудников технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро в целях надлежащего выполнения своих задач поддерживать на должном уровне свою профессионально-техническую подготовку, а также соответствующим образом информировать их о последних достижениях в конкретных областях,

постановляет:

1. ресурсы технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро эффективно используются для обеспечения оптимально необходимого содействия Договаривающимся государствам в решении их проблем, касающихся применения региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS;

2. сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро обеспечивается возможность поддерживать на должном уровне свою профессионально-техническую подготовку, и они соответствующим образом информируются о последних достижениях в области техники.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность чаще выезжать в командировки необходимой продолжительности, когда такие командировки необходимы или об этом просят Договаривающиеся государства в целях оказания им содействия в решении их проблем внедрения.

2. В тех случаях, когда региональные бюро нуждаются во временном персонале, в максимально возможной степени следует прибегать к временному переводу персонала соответствующих специальностей из одного регионального бюро в другое и из Штаб-квартиры в региональные бюро.

3. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность следить за достижениями в соответствующих областях их деятельности, помимо всего прочего, путем участия в отдельных технических совещаниях, посещения научно-исследовательских организаций и присутствия при испытаниях и оценке нового оборудования и техники. Однако таким командировкам не следует отдавать предпочтение перед основными функциями Секретариата, заключающимися в обслуживании Организации и ее нескольких совещательных органов. Более того, выезд в такие командировки следует увязывать, насколько возможно, с поездками, необходимыми для выполнения других функций ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ U

Сотрудничество Договаривающихся государств в расследовании некоторых авиационных происшествий

Ассамблея,

принимая во внимание, что государству, в котором произошло авиационное происшествие, вменяется в обязанность, в соответствии со статьей 26 Конвенции, назначить расследование обстоятельств происшествия,

принимая во внимание, что вследствие возрастающей сложности современных воздушных судов для проведения расследования авиационных происшествий необходимы участие экспертов из многих специализированных технических и эксплуатационных областей и доступ к специально оборудованным средствам для расследования,

принимая во внимание, что многие Договаривающиеся государства не располагают такими специализированными техническими и эксплуатационными экспертизами и соответствующими средствами,

принимая во внимание, что в целях безопасности полетов воздушных судов и предупреждения происшествий необходимо, чтобы проводилось тщательное расследование происшествий и представлялись отчеты и чтобы соображения расходов не отражались отрицательно на эффективности расследований,

принимая во внимание, что расходы по ликвидации последствий и расследованию крупных авиационных происшествий могут возложить тяжелое финансовое бремя на государство, где произошло авиационное происшествие,

постановляет рекомендовать Договаривающимся государствам сотрудничать в расследовании крупных авиационных происшествий или происшествий, при расследовании которых необходимы высококвалифицированные эксперты и специальное оборудование, и чтобы с этой целью Договаривающиеся государства, по мере возможности, среди прочего:

- a) предоставляли по просьбе других Договаривающихся государств помощь в виде экспертов и оборудования для расследования крупных авиационных происшествий;
- b) предоставляли возможность Договаривающимся государствам, желающим получить опыт расследования, присутствовать при расследовании крупных авиационных происшествий в интересах дальнейшего развития и совершенствования методов расследования.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающиеся государства следует поощрять проводить региональные семинары по расследованию авиационных происшествий в целях обмена информацией о законодательных положениях и процедурах расследования каждого государства, распространении сведений и опыта в области организации и методов расследования, наличии экспертов и средств, а также о практике устранения возникающих при расследовании авиационных происшествий трудностей.

2. Договаривающиеся государства следует поощрять содействовать участию в проводимых в других государствах расследованиях в качестве наблюдателей представителей полномочных органов по расследованию авиационных происшествий в целях стажировки и профессиональной ориентации.

3. Договаривающимся государствам следует рекомендовать оценивать свои потребности и возможности в области расследования и предотвращения авиационных происшествий в целях разработки программ подготовки для базовых курсов по расследованию и предотвращению авиационных происшествий. Следует досконально изучить возможности использования региональных учебных центров для таких курсов, а также применение методики ТРЕЙНЭР, которая позволяет обеспечить стандартизированное на международном уровне обучение.

ДОБАВЛЕНИЕ V

Безопасность полетов и человеческий фактор

Ассамблея,

принимая во внимание, что целями и задачами ИКАО, установленными Чикагской конвенцией, предусматривается содействие развитию международного воздушного транспорта "...с тем чтобы... способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации",

принимая во внимание признанный факт, что человеческий фактор связан с ограниченными возможностями человека в авиации,

принимая во внимание, что поскольку влияние человеческого фактора проявляется в большинстве авиационных происшествий (порядка 70 %), существует постоянная потребность в принятии соответствующих мер, направленных на сокращение количества авиационных происшествий,

принимая во внимание, что расширение использования средств автоматизации и внедрения новой техники, влекущее за собой усложнение операций в воздухе и на земле, может привести к дальнейшему обострению проблем человеческого фактора, если своевременно не будет принято соответствующих мер,

принимая во внимание, что в настоящее время в ряде государств осуществляются программы работ по человеческому фактору и накопленный ими опыт следует применять на практике в целях повышения уровня безопасности воздушного транспорта,

принимая во внимание признанный факт, что в целях достижения существенного прогресса в повышении уровня авиационной безопасности необходимо еще более ограничить влияние человеческого фактора на возникновение авиационных происшествий,

постановляет:

1. Договаривающимся государствам следует учитывать соответствующие аспекты человеческого фактора при проектировании или сертификации оборудования и утверждении эксплуатационных правил, а также при подготовке персонала и/или выдаче ему свидетельств;
2. следует поощрять осуществление Договаривающимися государствами широкого сотрудничества и активизацию ими взаимного обмена информацией по проблемам, связанным с влиянием человеческого фактора на безопасность деятельности гражданской авиации;
3. Совету следует обобщать и анализировать опыт государств, а также разрабатывать и внедрять соответствующий материал ИКАО по различным аспектам человеческого фактора.

ДОБАВЛЕНИЕ W

Предоставление обслуживания воздушного движения

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии с Приложением 11 к Конвенции от Договаривающихся государств требуется организовывать обслуживание воздушного движения в воздушном пространстве и на аэродромах, в отношении которых установлено, что это необходимо,

принимая во внимание, что согласно Приложению 11 к Конвенции требуется, чтобы Договаривающиеся государства обеспечивали наличие программ ОВД по управлению безопасностью полетов,

принимая во внимание, что совместные усилия Договаривающихся государств могут привести к созданию более эффективной системы организации воздушного движения,

постановляет:

1. в процессе внедрения обслуживания воздушного движения государства добиваются, чтобы такое обслуживание отвечало установленным требованиям к безопасности, регулярности и эффективности полетов международной гражданской авиации;

2. учитывая необходимость обеспечения рентабельного внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM, государства рассматривают возможность предпринятия совместных усилий для внедрения более эффективной организации воздушного пространства, в частности верхнего воздушного пространства;

3. государствам следует добиваться внедрения соответствующим поставщиком обслуживания воздушного движения программ управления безопасностью полетов во всех видах воздушного пространства и на всех аэродромах, где предоставляется обслуживание воздушного движения.

Правило, связанное с вышеизложенными положениями

Договаривающимся государствам следует по мере необходимости рассматривать вопрос о совместном создании единого органа по обслуживанию воздушного движения, ответственного за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве ОВД над территориями двух или нескольких государств или над открытым морем.

A36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

A36-14. Использование кроссполярных маршрутов

Ассамблея,

принимая во внимание, что в рамках ИКАО создана новая структура проходящих через Северный полюс авиамаршрутов, связывающих континент Северной Америки с Юго-Восточной Азией и Тихоокеанским регионом,

принимая во внимание, что создание указанной структуры явилось результатом совместных усилий, предпринятых Германией, Исландией, Канадой, Китаем, Монголией, Норвегией, Российской Федерацией, Соединенными Штатами Америки, Финляндией и Японией, проявивших при решении этой сложнейшей задачи беспрецедентный дух межгосударственного сотрудничества,

принимая во внимание, что указанная структура вступила в действие 1 февраля 2001 года с объявлением авиационными властями России о вводе в эксплуатацию системы кроссполярных воздушных трасс, проходящих через акваторию Северного Ледовитого океана,

принимая во внимание, что ввод в эксплуатацию данной структуры воздушных трасс с использованием кроссполярных маршрутов является событием исключительной значимости, поскольку позволяет существенно уменьшить полетное время между пунктами Северной Америки и пунктами Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского региона,

принимая во внимание, что использование кроссполярных маршрутов открыто для воздушных судов всех Договаривающихся государств в соответствии с положениями *Конвенции о международной гражданской авиации*,

принимая во внимание, что использование кроссполярных маршрутов несет значительные экологические выгоды в отношении охраны окружающей среды и значительные экономические выгоды для пассажиров и авиакомпаний,

принимая во внимание, что анализ и прогнозирование роста интенсивности воздушного движения по кроссполярным трассам свидетельствуют о необходимости принятия своевременных мер по дальнейшему совершенствованию эксплуатационных характеристик кроссполярных маршрутов,

принимая во внимание, что удовлетворение потребностей в совершенствовании эксплуатационных характеристик кроссполярных трасс связано со значительными финансовыми и материальными затратами на обеспечение надлежащего уровня безопасности полетов,

1. *заявляет*, что в целях получения максимальных выгод от ввода в эксплуатацию кроссполярных маршрутов необходимо, чтобы государства, обеспечивающие обслуживание воздушного движения в рамках новой структуры международных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов, добивались в максимальной степени скоординированного планирования увеличения пропускной способности этой структуры;

2. *просит* Совет принять надлежащие меры по мобилизации ресурсов государств, международных организаций и финансовых учреждений в целях обеспечения динамичного развития новой структуры международных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов;

3. *просит* Совет следить в приоритетном порядке за развитием новой структуры международных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов и по мере необходимости подготавливать рекомендации в отношении эксплуатации и развития данной структуры;

4. *просит* Совет сохранить свою координирующую роль и поддержать инициативы в отношении организации межрегиональной деятельности, связанной с функционированием структуры международных трансрегиональных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов и модернизацией систем ОрВД, обеспечивающих эти маршруты;

5. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-13.

ПРИЛОЖЕНИЯ, PANS И РУКОВОДСТВА

А36-13, добавление А: Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)
--

A36-13, добавление D: Применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)

A36-13, добавление E: Технические руководства и циркуляры ИКАО

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ

A22-19. Помощь и консультации при осуществлении региональных планов

A36-13, добавление J: Выработка региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил

A36-13, добавление L: Осуществление региональных планов

A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ

A36-1. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке

Ассамблея,

принимая во внимание важность активизации при лидирующей роли ИКАО согласованных усилий по сокращению в регионе Африки и Индийского океана (AFI) числа серьезных недостатков, отрицательно сказывающихся на функционировании и дальнейшем развитии международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что Совет ИКАО уже предпринял шаги по решению проблем безопасности полетов, разработав Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI),

признавая, что многие Договаривающиеся государства в регионе АFI могут не иметь технических или финансовых ресурсов для выполнения требований Чикагской конвенции и Приложений к ней и поэтому полагаются на экспертное содействие и помощь ИКАО и других сторон,

признавая необходимость координации под эгидой ИКАО деятельности всех сторон, оказывающих помощь государствам в регионе АFI,

признавая, что ИКАО могут требоваться дополнительные ресурсы для успешного выполнения ее координирующей роли,

учитывая готовность международного сообщества в кратчайшие сроки наполнить План АFI конкретным и значимым содержанием,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства региона АFI взять обязательства по реализации целей и задач Плана АFI и обеспечению на постоянной основе транспарентности в отношении достигнутого прогресса;

2. *призывает* Договаривающиеся государства региона АFI активизировать сотрудничество в рамках региона в целях оптимизации использования имеющихся ресурсов путем осуществления региональных и субрегиональных проектов во всех секторах гражданской авиации, предоставляя наивысший приоритет вопросам контроля за обеспечением безопасности полетов;

3. *порукает* Совету уведомлять государства, отрасль и доноров о приоритетных проектах, сформулированных по итогам анализа разрывов, проводимого в соответствии с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП);

4. *призывает* все Договаривающиеся государства, отрасль и доноров осуществлять приоритетные проекты по итогам анализа разрывов, выполненного в соответствии с ГПБП и другими принципами, зафиксированными в Плане АFI;

5. *порукает* Совету создать механизм приема добровольных взносов от сторон, желающих внести вклад в действия ИКАО по координации Плана или по осуществлению мероприятий в рамках Плана АFI;

6. *порукает* Совету координировать поступление взносов на осуществление Плана АFI;

7. *порукает* Совету обеспечить усиление лидирующей роли ИКАО в координации деятельности, инициатив и стратегии осуществления проектов, конкретно нацеленных на реализацию целей и задач Плана, в целях обеспечения последовательного повышения безопасности полетов в регионе АFI и выделение ресурсов соответствующим региональным бюро;

8. *порукает* Совету осуществлять План АFI в соответствии с принципами и практикой управления программами и бизнес-плана;

9. *порукает* Совету контролировать и оценивать положение с осуществлением проектов в регионе АFI в течение трехлетнего периода и доложить на следующей сессии Ассамблеи о достигнутом прогрессе;

10. *порукает* Совету обеспечить постоянное развитие новых рабочих отношений, объединяющих возможности управлений в Штаб-квартире с ресурсами региональных бюро, Договаривающихся государств и представителей отрасли.

A22-19. Помощь и консультации при осуществлении региональных планов
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что необходимо приложить больше усилий для устранения серьезных недостатков, которые отражаются на развитии международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что в резолюциях A12-5 (пункты 1 и 5), A15-5 (пункт 4) и A15-8 Н (пункт 6) излагается политика Организации в отношении оказания содействия и помощи при осуществлении региональных планов,

принимая во внимание, что Ассамблея в соответствии с резолюцией A15-2 пересмотрела эти принципы и согласилась с необходимостью сведения их в единую резолюцию, определяющую постоянную политику Ассамблеи в этом вопросе, для чего вышеупомянутые части первоначальных резолюций следует аннулировать,

1. *постановляет,* что Организация придает первостепенное значение оказанию содействия и помощи при осуществлении региональных планов в соответствии с нижеследующим:

- a) Договаривающимся государствам следует принять к сведению возможность использования эксплуатационных агентств в качестве средств выполнения своих международных обязательств по статье 28 Конвенции;
- b) Договаривающимся государствам следует вместе с другими государствами в регионе изучить, можно ли содействовать осуществлению конкретного регионального плана посредством двусторонних или многосторонних соглашений;
- c) необходимо поощрять проведение неофициальных совещаний, созываемых по инициативе Договаривающихся государств или Генеральным секретарем, с целью рассмотрения исключительно проблем осуществления планов, касающихся двух или более государств, когда нет других эффективных и подходящих средств решения этих проблем;
- d) Совету следует оказывать Договаривающимся государствам помощь в планировании и разработке тех частей национальных программ, которые касаются обеспечения оборудования и обслуживания, предусмотренных в региональных планах;
- e) необходимо использовать имеющиеся средства оказания помощи в осуществлении региональных планов через посредство Программы развития ООН, технических консультаций и помощи специалистов Секретариата, а также учебных возможностей Секретариата;
- f) Совету следует обеспечить, чтобы региональные бюро ИКАО в качестве первоочередной задачи давали консультации, оказывали помощь и содействие Договаривающимся государствам в соблюдении ими своих обязательств по статье 28 Конвенции касательно выполнения тех частей региональных планов, которые их касаются, и, кроме того, Совету следует обеспечить, чтобы в максимальной степени использовались региональные бюро при выполнении этих задач, включая указанные в пунктах d) и e) выше и те, которые вытекают из запросов, полученных в соответствии с пунктом h) ниже;
- g) Совету следует обеспечить, чтобы вся деятельность Организации, которая может способствовать выполнению региональных планов, тщательно координировалась, в частности, на региональном уровне;

- h) когда Договаривающееся государство, исследовав все методы и средства претворения в жизнь региональных планов, которые касаются его согласно статье 28 Конвенции, испытывает трудности, мешающие такому осуществлению, ему следует соответственно информировать ИКАО и запросить у ИКАО помощь по тем вопросам, которые могут привести, в случае их невыполнения, к серьезным недостаткам;
- i) Совету следует в первостепенном порядке продолжать оказывать помощь и содействие Договаривающимся государствам в выполнении их обязанностей по статье 28 Конвенции и изучать практическую возможность любых других решений для обеспечения конкретных средств и обслуживания, отсутствие которых, по определению Совета, может иметь серьезные последствия для всемирной аэронавигационной сети;
2. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А16-9.

А36-13, добавление D: Применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)

А36-13, добавление L: Осуществление региональных планов

А36-13, добавление T: Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро

А36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ

А31-9. Реализация программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)

А36-7. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности и эффективности полетов

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО стремится достичь цели безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации за счет сотрудничества с Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами,

принимая во внимание, что для реализации этой цели Организация определила стратегические цели в таких областях, как безопасность полетов и эффективность,

признавая важность глобальных рамок для поддержки стратегических целей ИКАО,

признавая важность основанных на глобальных рамках региональных и национальных планов и инициатив, обеспечивающих эффективную реализацию,

признавая, что дальнейший прогресс в области повышения безопасности и эффективности полетов гражданской авиации в глобальном масштабе наилучшим образом достигается за счет использования кооперативного, совместного и скоординированного подхода в рамках сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами под руководством ИКАО,

1. *постановляет*, чтобы ИКАО осуществляла и постоянно обновляла Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) в целях поддержки соответствующих стратегических целей Организации;

2. *постановляет*, что эти глобальные планы осуществляются и обновляются в тесном сотрудничестве и координации со всеми заинтересованными сторонами;

3. *постановляет*, что эти глобальные планы обеспечивают основу, на которой будут разрабатываться и реализоваться региональные, субрегиональные и национальные планы внедрения, тем самым обеспечивая гармонизацию и координацию деятельности, направленной на повышение безопасности полетов и эффективности международной гражданской авиации;

4. *призывает* государства и *предлагает* другим заинтересованным сторонам сотрудничать в деле разработки и реализации региональных, субрегиональных и национальных планов, основанных на основных принципах глобальных планов;

5. *порукает* Совету представлять доклад о реализации и эволюции глобальных планов на будущих очередных сессиях Ассамблеи;

6. *порукает* Генеральному секретарю разместить глобальные планы на общедоступном веб-сайте ИКАО;

7. *заявляет*, что данная резолюция Ассамблеи заменяет резолюцию А33-16 Ассамблеи, касающуюся Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Глобальный план обеспечения безопасности полетов

Ассамблея,

вновь подтверждая, что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении безопасности полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

признавая, что обеспечение безопасности полетов является совместной обязанностью ИКАО, Договаривающихся государств и других заинтересованных сторон,

признавая, что в рамках партнерства с отраслевыми организациями, такими как Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST), Европейская стратегическая инициатива в области безопасности полетов (ESSI), Панамериканская группа по безопасности полетов авиации (PAAST) и Группа по повышению безопасности полетов африканских стран и островов Индийского океана (ASET), могут быть получены выгоды в области безопасности полетов,

признавая, что имеется необходимость в постоянном развитии основных принципов обеспечения безопасности полетов в целях поддержания их эффективности и действенности в изменяющихся нормативных, экономических и технических условиях,

отмечая, что предполагаемое увеличение объема перевозок международной гражданской авиации приведет к увеличению количества авиационных происшествий, если не будет уменьшена частота авиационных происшествий,

осознавая необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту,

признавая, что активный подход, в рамках которого осуществляется деятельность по определению и управлению рисками безопасности полетов, играет исключительно важную роль в обеспечении дальнейшего повышения безопасности полетов авиации,

отмечая с удовлетворением, что основные партнеры по отрасли, выступающие в качестве Отраслевой группы по стратегии в области безопасности полетов (ISSG), совместно с ИКАО разработали глобальную "дорожную карту" обеспечения безопасности полетов, ставшую основой Глобального плана обеспечения безопасности полетов,

отмечая намерение постоянно использовать Глобальный план обеспечения безопасности полетов в качестве средства повышения безопасности полетов за счет концентрации усилий на тех областях, в которых они больше всего необходимы,

отмечая, что ИКАО разработала единую стратегию устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов,

отмечая, что 18 июля 2007 года Совет принял измененный Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП),

1. *подчеркивает* необходимость снижения количества и частоты авиационных происшествий с человеческими жертвами при выполнении воздушных перевозок во всех регионах мира, и в частности в регионах, где эта частота значительно превышает средний мировой показатель;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и отрасли применять принципы и цели ГПБП и глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов и внедрять их методики в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами в целях снижения количества и частоты авиационных происшествий;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам проявлять политическую волю в целях предпринятия мер по устранению недостатков, включая недостатки, выявленные в ходе проверок в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), применяя при этом методику ГПБП и процесс регионального планирования ИКАО;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам усиливать глобальные рамки обеспечения безопасности полетов посредством:

- a) обмена соответствующей информацией о безопасности полетов между государствами, всеми другими авиационными заинтересованными органами и общественностью;
- b) ускоренного внедрения систем управления безопасностью полетов в рамках авиационной отрасли в дополнение к существующим нормативным рамкам;
- c) содействия реализации справедливой практики за счет создания условий, в которых поощряется и стимулируется представление донесений и обмен информацией и в которых в случае получения информации о недостатках корректирующие действия предпринимаются своевременно;
- d) представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в соответствии с требованиями ИКАО;

5. *настоятельно рекомендует* государствам осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) и убеждаться в том, что за деятельностью иностранных эксплуатантов, выполняющих полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны их государств, и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности полетов;

6. *настоятельно рекомендует* государствам разрабатывать рациональные решения в области обеспечения безопасности полетов в целях полномасштабной реализации их функций по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов. Это может быть достигнуто за счет распределения ресурсов, использования внутренних и/или внешних ресурсов, таких как региональные и субрегиональные организации по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, и привлечения специалистов из других государств;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, отрасли и финансовым организациям оказывать необходимую поддержку согласованной реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО, избегая при этом дублирования работ.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Глобальный аэронавигационный план

Ассамблея,

принимая во внимание, что повышение эффективности деятельности авиации является ключевым элементом стратегических целей ИКАО,

приняв резолюцию А35-15, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM),

отмечая, что 30 ноября 2006 года Совет принял новую версию Глобального аэронавигационного плана (ГАНП),

1. *призывает* государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и авиационную отрасль использовать предусмотренные в ГАНП рекомендации в рамках деятельности по планированию и осуществлению проектов;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, отрасли и финансовым организациям оказывать необходимую поддержку согласованному внедрению ГАНП, избегая при этом дублирования работ;

3. *порукает* Совету в тесном сотрудничестве с государствами и другими заинтересованными органами обеспечить постоянное обновление ГАНП с учетом дальнейшего развития событий в эксплуатационной и технической областях;

4. *настоятельно рекомендует* Совету содействовать разработке региональных, субрегиональных и национальных планов на основе ГАНП и осуществлять контроль за их внедрением.

A36-9. Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что главная цель Организации по-прежнему будет заключаться в обеспечении безопасности полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

признавая важность свободного обмена информацией о безопасности полетов между заинтересованными сторонами авиационной системы,

признавая важность защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего ее использования для обеспечения постоянного наличия всей соответствующей информации о безопасности полетов, позволяющей принимать правильные и своевременные профилактические меры,

выражая озабоченность тенденцией использования информации о безопасности полетов для предпринятия действий дисциплинарного и принудительного характера, а также принятия ее в качестве доказательства при судебных разбирательствах,

принимая во внимание важность сбалансированных условий, в которых дисциплинарные меры применяются к эксплуатационному персоналу не в случае выполнения им действий, соответствующих его опыту и уровню подготовки, а в случае преступной халатности или умышленных нарушений,

учитывая, что использование информации о безопасности полетов в других целях, помимо касающихся безопасности полетов, может затруднить получение такой информации с негативными последствиями для безопасности полетов в авиации,

считая необходимым обеспечить сбалансированный учет потребностей в защите информации о безопасности полетов и потребностей в надлежащем отправлении правосудия,

признавая, что технологический прогресс привел к появлению новых систем сбора, обработки и рассылки данных о безопасности полетов и в этой связи многочисленных источников информации о безопасности полетов, которые имеют важное значение для повышения безопасности полетов в авиации,

отмечая, что существующее международное право, а также национальные законодательства и правила во многих государствах могут неадекватно отражать методы защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования,

отмечая опубликование ИКАО правовых принципов, предназначенных оказывать государствам помощь в принятии национальных законодательств и правил для обеспечения защиты информации, поступающей из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, предусматривая при этом надлежащее отправление правосудия,

1. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам проанализировать и, при необходимости, скорректировать свои существующие законодательства или принять законы и правила для обеспечения защиты информации, поступающей из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, основанные, насколько это возможно, на правовых принципах, разработанных ИКАО и изложенных в дополнении Е к Приложению 13;

2. *настоятельно рекомендует* Совету сотрудничать с Договаривающимися государствами и соответствующими международными организациями в деле разработки и внедрения инструктивного материала по созданию эффективных систем представления данных о безопасности полетов и созданию сбалансированных условий, в которых обеспечивается беспрепятственный доступ к ценной информации, получаемой из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов при одновременном уважении принципов отправления правосудия и свободы информации;

3. *порукает* Совету представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о ходе работ в данной области;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-17.

А36-23. Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках

Ассамблея,

принимая во внимание, что основная цель ИКАО заключается в обеспечении безопасного и эффективного функционирования глобальной аэронавигационной системы,

принимая во внимание, что улучшение характеристик аэронавигационной системы на согласованной, всемирной основе требует активного сотрудничества всех заинтересованных сторон,

принимая во внимание, что 11-я Аэронавигационная конференция рекомендовала ИКАО в срочном порядке рассмотреть и решить вопросы, связанные с внедрением зональной навигации (RNAV) и требуемых навигационных характеристик (RNP),

принимая во внимание, что 11-я Аэронавигационная конференция рекомендовала ИКАО разработать схемы RNAV, основанные на использовании глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS), для воздушных судов с неподвижным крылом, обеспечивающие высокую точность выдерживания линий пути и скорости при полетах по криволинейным траекториям, в целях сохранения эшелонирования и установления гибкой очередности захода на посадку,

принимая во внимание, что 11-я Аэронавигационная конференция рекомендовала ИКАО разработать схемы RNAV, основанные на использовании GNSS, для воздушных судов с неподвижным крылом и винтокрылых воздушных судов, обеспечивающие возможность использования более низких эксплуатационных минимумов в районах с большим количеством препятствий или при наличии других ограничений,

принимая во внимание, что в резолюции А33-16 Совету поручено разработать программу, поощряющую государства внедрять схемы захода на посадку с вертикальным наведением (APV) с использованием, в частности, информации GNSS или дальномерного оборудования (DME)/DME, в соответствии с положениями ИКАО,

признавая, что внедрение заходов на посадку с вертикальным наведением (APV) пока не носит широкого характера,

признавая, что Глобальный план обеспечения безопасности полетов определяет глобальные инициативы в области безопасности полетов (GSI), призванные сконцентрировать усилия на выработке стратегии в области безопасности полетов на будущее, которая предусматривает эффективное использование технологии в целях повышения уровня безопасности полетов, последовательное использование наилучшей отраслевой практики, согласование глобальных отраслевых стратегий в области безопасности полетов и осуществление согласованного регулятивного надзора,

признавая, что Глобальный аэронавигационный план определяет глобальные инициативы в области планирования (GPI), призванные сконцентрировать внимание на интеграции усовершенствованных навигационных возможностей воздушных судов в инфраструктуру аэронавигационной системы, оптимизации диспетчерских зон аэродромов за счет совершенствования методов проектирования и управления, оптимизации диспетчерских зон аэродромов за счет внедрения RNP и SID и STAR, основанных на использовании RNAV, и оптимизации диспетчерских зон аэродромов в целях повышения топливной эффективности при производстве полетов воздушных судов, используя для этого основанные на FMS схемы посадки,

признавая, что продолжающееся отсутствие единообразия разрабатываемых навигационных требований приведет к понижению уровня безопасности и эффективности полетов и потерям для государств и отрасли,

1. *настоятельно призывает* все государства внедрять основанные на RNAV и RNP маршруты обслуживания воздушного движения (ОВД) и схемы захода на посадку в соответствии с концепцией PBN ИКАО, изложенной в *Руководстве по навигации, основанной на характеристиках* (Doc 9613);

2. *постановляет*, чтобы:

a) государства и группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) завершили план внедрения PBN к 2009 году с целью обеспечения:

1) внедрения полетов на основе RNAV и RNP (где это необходимо) на маршрутах и в районах аэродромов в соответствии с установленными сроками и промежуточными показателями;

2) внедрения схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV) (Баро-VNAV и/или GNSS с функциональным дополнением) на все концы оборудованных ВПП как основных схем захода на посадку или резервных схем для точных заходов на посадку к 2016 году с достижением следующих промежуточных показателей: 30 % к 2010 году, 70 % к 2014 году;

b) ИКАО разработала согласованный план действий для оказания помощи государствам во внедрении PBN и обеспечила разработку и/или сопровождение согласованных на глобальном уровне SARPS, Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и инструктивного материала, включая согласованную на всемирном уровне методику оценки состояния безопасности полетов, в целях постоянного учета эксплуатационных потребностей;

3. *настоятельно призывает* все государства включить в свои планы внедрения PBN положения, касающиеся внедрения схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV) на всех ВПП,

обслуживающих воздушные суда с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или более, с выдерживанием установленных сроков и промежуточных показателей;

4. *поручает* Совету представить доклад о ходе работ по внедрению PBN на следующей очередной сессии Ассамблеи;

5. *поручает* группам регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) предусмотреть в своих программах работы рассмотрение вопроса о ходе внедрения PBN государствами в соответствии с принятыми планами внедрения и представить доклад ИКАО о любых возможных отклонениях.

A22-11. Международная помощь в возобновлении работы международных аэропортов и соответствующих аэронавигационных средств

A29-3. Глобальное согласование правил

A36-22. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды

A35-15. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)

A32-12. Действия по реализации решений Всемирной конференции 1998 года по внедрению систем CNS/ATM

A29-15. Ограничение курения на международных пассажирских рейсах

A35-12. Охрана здоровья пассажиров и экипажей и предотвращение распространения инфекционных заболеваний при международных перевозках

A35-13. Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы

A29-13. Улучшение контроля в области безопасности

A32-11. Разработка универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов

A35-6. Переход к всеобъемлющему системному подходу в отношении проверок в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)

A33-9. Устранение недостатков, выявленных в ходе реализации Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, и поощрение обеспечения гарантии качества в рамках проектов технического сотрудничества

A36-2. Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов

A36-3. Программа поддержки внедрения и развития (ПВР): безопасность полетов

A36-4. Применение механизма непрерывного контроля в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) после 2010 года

A36-5. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)

A36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

A29-11. Использование космической техники в области аэронавигации

A36-13, добавление I: Координация работы по аэронавигационным системам и подсистемам

A36-14. Использование кроссполярных маршрутов

А23-14. Применение системного планирования в отношении введения в эксплуатацию новых типов воздушных судов

Ассамблея,

принимая во внимание, что введение в эксплуатацию новых типов воздушных судов может иметь значительные последствия на определение новых требований, которым должны отвечать аэропорты и маршрутное аэронавигационное оборудование и службы,

принимая во внимание, что государства, как имело место в прошлом, могут оказаться вынужденными удовлетворять эти требования в неблагоприятных условиях из-за отсутствия достаточного времени для планирования их капиталовложений в конструирование и техническое обслуживание, оборудование и организацию служб,

принимая во внимание, что введение в эксплуатацию таких воздушных судов может поэтому оказать решающее влияние на результаты эксплуатации международных авиатранспортных служб и на конкурентоспособность их эксплуатантов,

принимая во внимание, что эти обстоятельства могут, в свою очередь, иметь последствия для обязанностей, которые ложатся на государства как представителей затрагиваемых общественных интересов, и в частности как обеспечивающих аэропорты и маршрутное аэронавигационное оборудование и обслуживание,

принимая во внимание, что отсюда, очевидно, возникает, что выгоды, которые можно разумно ожидать в результате введения в эксплуатацию новых типов воздушных судов, могут быть полностью получены путем скоординированного участия в этом процессе изготовителей таких воздушных судов, эксплуатантов, которые используют их на своих линиях, эксплуатантов аэропортов и государств в качестве обеспечивающих авиационную инфраструктуру и представляющих общественные интересы,

принимая во внимание, что для этой цели Договаривающиеся государства должны участвовать в этом процессе не только в силу указанной выше обязанности, но также призывая своих граждан, занятых изготовлением и эксплуатацией таких воздушных судов и эксплуатацией аэропортов, сотрудничать в такой координации,

принимая во внимание, что все вышесказанное должно истолковываться как означающее, что в этом процессе никоим образом не будет затронута свобода решения изготовителей, эксплуатантов воздушных судов и аэропортов и самих государств,

принимая во внимание, что в результате изучения Советом этого вопроса Организация учредила информационную систему для облегчения скоординированного планирования в процессе ввода в эксплуатацию новых типов воздушных судов,

1. *заявляет*, что в целях получения максимальных выгод от введения в эксплуатацию новых типов воздушных судов необходимо, чтобы изготовители и эксплуатанты последних, эксплуатанты аэропортов, а также государств, как обеспечивающие авиационную инфраструктуру и представляющие общественные интересы, добивались в максимально возможной степени скоординированного планирования в процессе введения таких воздушных судов;

2. *порукает* Совету способствовать постоянному применению процесса системного планирования в отношении введения новых типов воздушных судов;

3. *настоятельно предлагает* Договаривающимся государствам осуществлять необходимое сотрудничество в проведении этого исследования и, если потребуется, применении процесса системного планирования в отношении введения новых типов воздушных судов;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А16-5.

А33-11. Глобальные нормы проектирования воздушных судов

А27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства

Ассамблея,

принимая во внимание, что в результате стремительного роста объема воздушных перевозок значительно увеличились нагрузки на аэропорты и аэронавигационные системы и возникли серьезные проблемы перегруженности в некоторых районах мира,

принимая во внимание предпринимаемые инициативы по устранению наиболее серьезных последствий несбалансированности между спросом на воздушные перевозки и пропускной способностью краткосрочного и среднесрочного характера,

принимая во внимание, что система регионального планирования уже продемонстрировала свои преимущества,

отмечая резолюцию А27-10 (добавление Р) о координации воздушного движения гражданской и военной авиации и совместном использовании воздушного пространства,

признавая необходимость принятия дальнейших мер, включая меры долгосрочного характера, для расширения пропускной способности аэропортов и аэронавигационной системы в целях более эффективного обеспечения будущих авиаперевозок,

отмечая намерение Совета включить задачи, связанные с пропускной способностью и перегруженностью аэропортов и воздушного пространства, в программу работы Организации в областях аэронавигации и воздушного транспорта,

1. *настоятельно рекомендует* государствам принимать меры, которые имеют благоприятные последствия с точки зрения пропускной способности аэропортов и воздушного пространства, в консультации с пользователями и эксплуатантами аэропортов и без ущерба для безопасности полетов;

2. *предлагает* государствам признать, что аэропорты и воздушное пространство представляют собой комплексную систему и что обе эти области должны развиваться согласованно;

3. *настоятельно рекомендует* государствам принимать во внимание последствия существующих в этих государствах проблем перегруженности аэропортов и воздушного пространства и предпринимаемых действий по решению этих проблем для других государств;

4. *предлагает* государствам рассмотреть вопрос об ослаблении ограничений на полеты воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3 Приложения 16, включая ослабление ограничений на полеты в ночное время и (или) снятие квот в отношении прибытия вне расписания таких воздушных судов;

5. *порукает Совету*:

- a) следить за тем, чтобы при разработке SARPS и PANS в должной мере учитывалось их влияние на пропускную способность аэропортов и воздушного пространства;
- b) при рассмотрении работы Организации в аэронавигационной и авиатранспортной областях, связанной с перегруженностью воздушного пространства, наряду с вопросами глобального планирования уделять внимание распределению этой работы по географическому и/или тематическому принципу; обеспечивать эффективную координацию, которая позволила бы избежать дублирования усилий с деятельностью других международных организаций, и делать больший упор на региональную ответственность с целью достижения более быстрых и более приемлемых для местных условий решений региональных проблем.

A36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

A23-2. Поправка к Чикагской конвенции относительно передачи определенных функций и обязанностей

A36-13, добавление G: Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей

A23-13. Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими при выполнении международных перевозок

Ассамблея,

принимая во внимание, что в общих интересах международной гражданской авиации следует упростить аренду, фрахтование воздушных судов и обмен ими, в том числе воздушных судов без экипажа,

принимая во внимание, что действующие международные правила никоим образом не препятствуют совершению таких сделок,

принимая во внимание, что, среди прочего, Приложение 6 к *Конвенции о международной гражданской авиации* не мешает государствам регистрации передавать другому государству полномочия на выполнение возложенных на него функций согласно этому Приложению,

принимая во внимание, что такая передача полномочий может способствовать осуществлению мероприятий по аренде, фрахтованию воздушных судов и обмену ими, в том числе воздушных судов без экипажа,

принимая во внимание, что такая передача полномочий может осуществляться только без ущерба для прав третьих государств,

принимая во внимание, что *Конвенция о международной гражданской авиации* была разработана до применения в широких масштабах международной аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, в том числе воздушных судов без экипажа,

принимая во внимание, что *Конвенция о международной гражданской авиации* возлагает на государство регистрации обязанности, которые оно может выполнять в тех случаях, когда воздушные суда используются эксплуатантом этого государства, как это обычно бывает, но что оно может оказаться не в состоянии выполнять эти обязанности надлежащим образом в тех случаях, когда воздушные суда, зарегистрированные в этом государстве, арендуются, фрахтуются или обмениваются, в том числе без экипажа, эксплуатантом другого государства,

принимая во внимание, что *Конвенция о международной гражданской авиации* может точно не говорить о правах и обязанностях государства, к которому относится эксплуатант воздушного судна, арендуемого, фрахтуемого или обмениваемого, в том числе без экипажа, до тех пор, пока поправка к *Конвенции* (статья 83 *bis*) не вступит в силу,

принимая во внимание, что на безопасности и экономике международных воздушных перевозок может неблагоприятно сказаться отсутствие в существующей *Конвенции о международной гражданской авиации* положений о точно определенной ответственности за арендованные, зафрахтованные и обмененные воздушные суда, в том числе без экипажа,

принимая во внимание, что число случаев аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими значительно возросло, создавая тем самым серьезные проблемы,

принимая во внимание, что положения Приложений к *Конвенции о международной гражданской авиации*, касающиеся передачи одним государством другому полномочий по выполнению определенных функций, могут применяться лишь в том случае, если они не наносят ущерба правам третьих государств,

принимая во внимание, что законодательства некоторых Договаривающихся государств не содержат дополнительных положений применительно к этой ситуации;

принимая во внимание, что основная проблема окончательной ответственности государства регистрации в этом вопросе остается нерешенной до тех пор, пока поправка к *Конвенции* (статья 83 *bis*) не вступит в силу,

1. *высоко оценивает* принятые Советом до настоящего времени меры по упрощению порядка аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, с одной стороны, путем принятия различных поправок к Приложениям к Чикагской конвенции, а с другой, – путем организации изучения соответствующим образом одобренного текста в рабочей группе и впоследствии – в Специальном подкомитете Юридического комитета;

2. *заявляет*, что аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими продолжают создавать различные проблемы, которые требуют решения;

3. *настоятельно рекомендует*, чтобы когда будет упрощен порядок аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, в том числе воздушных судов без экипажа, государство регистрации такого воздушного судна передавало бы в той мере, в какой оно считает необходимым, государству эксплуатанта свои функции в соответствии с Приложением 6 к *Конвенции о международной гражданской авиации*;

4. *настоятельно рекомендует*, чтобы в таких случаях государство эксплуатанта изменило, если это необходимо, в нужных пределах свои национальные правила, с тем чтобы уполномочить его принимать такие переданные функции и выполнять обязательства, налагаемые Приложением 6;

5. *предлагает* всем Договаривающимся государствам, положения законодательства которых препятствуют аренде, фрахтованию воздушных судов или обмену ими, своевременно пересмотреть такие положения, имея в виду устранение этих препятствий и расширение сферы полномочий с тем, чтобы позволить им лучше осуществлять новые функции и обязанности, которые могут быть возложены на них как на государство эксплуатанта;

6. *объявляет*, что эта резолюция заменяет резолюции A18-16, A21-22 и A22-28.

A36-22. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды

ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ ПЕРСОНАЛУ И ПОДГОТОВКА КАДРОВ

A36-17. Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества

A21-24. Серповидноэритроцитная особенность в гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что постоянная забота о медицинских аспектах гражданской авиации, влияющих на членов экипажей, пассажиров и третьей стороны на земле и в воздухе, является неотъемлемой частью общей ответственности Договаривающихся государств и ИКАО в области безопасности авиации,

принимая во внимание, что несколько сотен тысяч носителей гена серповидных эритроцитов летали и продолжают летать ежегодно на герметизированных и негерметизированных воздушных судах на различных обычных эксплуатационных высотах и в любую погоду,

принимая во внимание, что некоторые международные авиакомпании уже пересмотрели свою предыдущую позицию и в настоящее время нанимают лиц, обладающих серповидноэритроцитной особенностью, для выполнения обязанностей бортпроводников,

постановляет, что:

1. Договаривающимся государствам следует настоятельно рекомендовать создать средства и условия, если они еще не сделали этого, с целью:

- a) консультирования национальных авиационных органов по всем вопросам авиационной медицины, относящимся к выдаче свидетельств;
- b) исследования возможных источников опасности для здоровья, связанных с полетом;
- c) проведения медицинской экспертизы с целью расследования случаев, происходящих во время полета или связанных с ним;
- d) проведения научных исследований по медицинским проблемам безопасности авиации;
- e) консультирования по национальным или международным вопросам здравоохранения, касающимся авиации;

2. следует поддерживать связь между государствами, а также с Секретариатом ИКАО;

3. обследование лиц на любую особенность или условие должно опираться только на медицинские заключения;

4. Договаривающиеся государства следует информировать о том, что само по себе наличие серповидноэритроцитной особенности у заявителя не должно служить основанием для признания его негодным к летной работе в гражданской авиации, если его негодность не подтверждена соответствующим медицинским заключением.

A29-16. Роль ИКАО в предотвращении злоупотребления наркотическими веществами на рабочих местах

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А27-12 Ассамблеи Совету настоятельно рекомендовалось в первоочередном порядке разработать конкретные меры по предотвращению и исключению злоупотребления наркотическими веществами членами экипажей, диспетчерами УВД, техническим и прочим персоналом международной гражданской авиации и содержалась просьба к Совету предложить после проведения дополнительного исследования конкретные меры, касающиеся связанных с наркотиками проблем в международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что злоупотребление наркотическими веществами работниками гражданской авиации может поставить под серьезную угрозу безопасность полетов в авиации,

принимая во внимание, что ИКАО приступила к предпринятию конкретных действий в целях разработки мер по недопущению злоупотребления наркотическими веществами на рабочих местах в гражданской авиации путем ускорения разработки дополнительного инструктивного материала, посвященного в первую очередь учебным программам, относящимся к предотвращению злоупотребления наркотическими веществами,

принимая во внимание, что Аэронавигационная комиссия просила Секретариат ускорить разработку дополнительного инструктивного материала,

принимая во внимание, что на международном сообществе гражданской авиации лежит обязанность обеспечить осведомленность работников гражданской авиации об опасности, которую представляет собой злоупотребление наркотическими веществами,

1. *заявляет* о своей решительной поддержке мер по искоренению и недопущению злоупотребления наркотическими веществами на рабочих местах в гражданской авиации и поощряет совместные усилия всего международного сообщества гражданской авиации по ознакомлению персонала с опасностью злоупотребления наркотическими веществами и принятию, когда это считается необходимым, мер в целях выявления такого злоупотребления и противодействия ему, а также обеспечению посредством таких усилий условий, при которых злоупотребление наркотическими веществами никогда не получит распространения и никогда не будет терпимым в международной гражданской авиации;

2. *настоятельно рекомендует* Совету придать, как это предусматривается в резолюции А27-12 и в Технической программе работы, наивысший приоритет ускоренной разработке и изданию инструктивного материала, включающего меры, которые могут быть приняты Договаривающимися государствами, и проведению или организации необходимых симпозиумов или семинаров в целях оказания Договаривающимся государствам содействия и пропаганды среди них мер по устранению угрозы злоупотребления наркотическими веществами на рабочих местах в гражданской авиации;

3. *просит* Совет продолжать усилия по контролю за:

- a) существованием и возрастанием угрозы безопасности полетов международной гражданской авиации, связанной со злоупотреблением наркотическими веществами;
- b) усилиями Договаривающихся государств по введению профилактических мер;

4. *просит* Совет представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о выполнении настоящей резолюции.

А33-12. Согласование программ проведения проверок на употребление наркотических веществ и алкоголя

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО более 50 лет эффективно и результативно выполняет свои функции в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации*,

принимая во внимание, что основные цели Организации, указанные в статье 44 Чикагской конвенции, и функции Совета, указанные в статьях 54 и 55, сохраняют свое первостепенное значение,

принимая во внимание, что Совету и Генеральному секретарю выражается признательность за достигнутые результаты в деле устранения злоупотребления психоактивными веществами работниками, выполняющими связанные с безопасностью полетов функции в авиации,

принимая во внимание, что по-прежнему существует необходимость в выработке согласованной политики по вопросу о внедрении национальными полномочными органами правил, касающихся предотвращения и правоприменения в отношении злоупотребления алкоголем и наркотическими веществами работниками, выполняющими связанные с безопасностью полетов функции в авиации,

принимая во внимание, что Организация сталкивается с новыми и быстро изменяющимися проблемами технологического, экономического, социального и юридического характера,

принимая во внимание, что результаты решения этих проблем влияют на безопасность полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что ИКАО необходимо обеспечить эффективное решение этих проблем,

1. *порукает* Совету пересмотреть действующие инструктивные указания с целью внесения в них улучшений, направленных на оказание помощи государствам в разработке согласованных программ предотвращения и проверок;

2. *порукает* Совету изучить существующие проблемы и разработать необходимые положения ИКАО с целью обеспечения согласованности программ проверок на употребление психоактивных веществ Договаривающихся государств и правоохранительных мер, применяемых Договаривающимися государствами в отношении злоупотребления алкоголем и наркотическими веществами некоторыми категориями авиационных работников, от которых зависит безопасность полетов;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам принять меры, способствующие достижению согласованности их программ предотвращения и проверок.

A36-11. Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи

Ассамблея,

принимая во внимание, что для предотвращения авиационных происшествий ИКАО ввела положения о знании языка для обеспечения того, чтобы персонал служб управления воздушным движением и пилоты умели вести и понимали радиотелефонные переговоры на английском языке, включая требования о том, что обслуживание на английском языке обеспечивается по запросу всеми наземными станциями, обслуживающими назначенные аэропорты и маршруты, используемые при международных воздушных сообщениях,

признавая, что положения о знании языка подтверждают требование использовать стандартизированную фразеологию во всех предусмотренных для этого случаях,

признавая, что Договаривающиеся государства предприняли значительные усилия по выполнению требований к знанию языка к 5 марта 2008 года,

признавая, что некоторые Договаривающиеся государства сталкиваются со значительными трудностями в обеспечении внедрения требований к знанию языка, включая создание организационных структур по языковой подготовке и аттестации,

признавая, что некоторым Договаривающимся государствам потребуется дополнительное время для внедрения положений о знании языка после даты начала применения,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 38 Конвенции любое Договаривающееся государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур, обязано незамедлительно уведомить об этом ИКАО,

принимая во внимание, что в соответствии с пунктом b) статьи 39 Конвенции в свидетельство любого лица, не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносится или прилагается к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 40 Конвенции ни один член персонала, имеющий удостоверение или свидетельство с указанными отметками, не участвует в международной навигации иначе, как с разрешения государства или государств, на территорию которых он прибывает,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам использовать стандартную фразеологию ИКАО во всех ситуациях, для которых она предписана;

2. *порукает* Совету оказать поддержку Договаривающимся государствам в их внедрении требований к знанию языка посредством разработки согласованных на глобальном уровне критериев языковой аттестации;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые не могут обеспечить соблюдение требования к знанию языка к дате начала применения, помещать на веб-сайте ИКАО свои планы мероприятий по внедрению требований к знанию языка, включая, при необходимости, промежуточные меры по снижению степени риска в отношении пилотов, диспетчеров воздушного движения и операторов аэронавигационных станций, участвующих в обслуживании международных полетов, как это указано ниже в правилах, связанных с вышеизложенными положениями, и в инструктивном материале ИКАО;

4. *порукает* Совету подготовить для государств рекомендации по разработке планов мероприятий по внедрению требований к знанию языка, включая разъяснение мер по снижению риска, чтобы Договаривающиеся государства могли поместить свои планы на веб-сайте по возможности скорее, но не позднее 5 марта 2008 года;

5. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам освободить от выполнения требования о разрешении, предусмотренного статьей 40 Конвенции, в воздушном пространстве, находящемся под их юрисдикцией, пилотов, пока еще не отвечающих требованиям ИКАО к знанию языка, на период, не превышающий 3 года после даты начала применения 5 марта 2008 года, при условии, что государства, которые выдали им свидетельства или подтвердили их действительность, представили всем другим Договаривающимся государствам свои планы мероприятий по внедрению требований;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства не вводить ограничений для своих эксплуатантов, выполняющих коммерческие полеты или полеты авиации общего назначения, на влет в воздушное пространство, находящееся под юрисдикцией или в зоне ответственности других государств, в которых диспетчеры воздушного движения или эксплуатанты радиостанций пока еще не отвечают требованиям к знанию языка, в течение периода, не превышающего 3 года после даты начала применения 5 марта 2008 года, при условии, что эти государства представили всем другим Договаривающимся государствам свои планы мероприятий по внедрению требований;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам представлять по запросу ИКАО данные относительно их уровня внедрения требований к знанию языка;

8. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о внедрении требований ИКАО к знанию языка;

9. *объявляет*, что эта резолюция заменяет резолюцию А32-16.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

Договаривающимся государствам, которые не могут полностью выполнить требования к знанию языка к 5 марта 2008 года, следует:

1. Разработать планы мероприятий по внедрению требований к знанию языка, которые включают следующее:

- a) график принятия требований к знанию языка в рамках их национальных правил;
- b) график создания организационных структур по языковой подготовке и аттестации;
- c) описание основанной на степени риска системы определения приоритетов в отношении промежуточных мер, которые будут предприняты до обеспечения полного выполнения требований к знанию языка;
- d) процедуры внесения в свидетельства отметок об уровне знания языка их владельцев;
- e) назначение национального координатора по реализации плана мероприятий по внедрению требований к знанию английского языка.

2. Информировать все другие Договаривающиеся государства о своих планах мероприятий по внедрению требований к знанию языка, поместив эти планы на веб-сайте ИКАО по возможности скорее, но не позднее 5 марта 2008 года.

3. Уведомлять ИКАО о различиях со Стандартами и Рекомендуемой практикой, касающихся знания языка.

4. Публиковать различия с требованиями к знанию языка в связи с предоставлением аэронавигационного обслуживания в своих сборниках аэронавигационной информации.

A36-12. Замена галонов

Ассамблея,

принимая во внимание, что галоны вносят вклад в изменение климата и более не производятся на основании международной договоренности, поскольку они представляют собой химические вещества, способствующие истощению озона и используемые в качестве огнегасящих веществ в коммерческих транспортных воздушных судах в течение 45 лет,

признавая, что необходимо сделать намного больше, поскольку существующие запасы галонов уменьшаются, и экологическое сообщество выражает все большую обеспокоенность в связи с отсутствием существенного прогресса в авиации,

признавая, что Международная рабочая группа по защите авиационных систем от пожара с участием отрасли и регламентирующих полномочных органов уже разрабатывает минимальные стандарты характеристик для каждого вида применения галонов,

признавая, что существуют жесткие авиационные требования по каждому виду применения галонов, которые должны быть выполнены, прежде чем можно будет вводить заменители,

признавая, что, несмотря на определенные успехи в разработке заменителей галонов для некоторых аспектов авиационной деятельности, реального прогресса не достигнуто в деле замены галонов в грузовых отсеках, а это наибольший по объему вид применения огнегасящего вещества,

признавая, что любая стратегия замены галонов должна основываться на альтернативах, не создающих неприемлемых рисков для окружающей среды или здоровья населения в сравнении с галонами, которые они заменяют,

1. *соглашается* с настоятельной необходимостью разработки и внедрения заменителей галонов для гражданской авиации;

2. *призывает* государства рекомендовать своим изготовителям воздушных судов, авиакомпаниям, поставщикам химических веществ и компаниям по производству огнетушителей ускорить работу по внедрению заменителей галонов в двигателях и вспомогательных силовых установках, портативных огнетушителях и туалетах, а также выявлению дополнительных заменителей галонов для двигателей/вспомогательных силовых установок и грузовых отсеков;

3. *просит*, чтобы Совет рассмотрел возможность введения, начиная с 2011 года, обязательного требования о замене галонов в:

- туалетах на вновь изготавливаемых воздушных судах и
- туалетах, портативных огнетушителях, двигателях и вспомогательных силовых установках для воздушных судов, в отношении которых представлены новые заявки на сертификат типа;

4. *просит*, чтобы Совет рассмотрел возможность введения, начиная с 2014 года, обязательного требования о замене галонов в портативных огнетушителях для вновь изготавливаемых воздушных судов;

5. *поощряет* дальнейшее сотрудничество ИКАО с Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожаров и Секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов в Группе по технологии и экономической оценке по вопросу о замене галонов в гражданской авиации;

6. *постановляет*, что Совет доложит на следующей очередной сессии Ассамблеи о ходе работы по замене галонов в гражданской авиации.

A36-13, добавление G: Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей

A36-13, добавление H: Авиационная подготовка

РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

A36-13, добавление U: Сотрудничество Договаривающихся государств в расследовании некоторых авиационных происшествий

A36-13, добавление V: Безопасность полетов и человеческий фактор

A36-10. Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации

A36-8. Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту

ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ

A36-13, добавление F: Единицы измерения

НАЗЕМНЫЕ СРЕДСТВА, ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПЕРСОНАЛ

A36-13, добавление M: Установление пределов воздушных пространств ОВД

A36-13, добавление N: Обеспечение поисково-спасательной службы

A36-13, добавление O: Координация воздушного движения гражданской и военной авиации

A36-13, добавление P: Обеспечение соответствующих аэродромов

A36-13, добавление Q: Наземные и летные испытания радионавигационных средств

A36-13, добавление R: Обеспечение надлежащих условий найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб

A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства

A36-11. Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи

ТЕХНИЧЕСКИЕ МЕРЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ ПРОТИВ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

A22-5. Акт диверсии и разрушение кубинского гражданского воздушного судна, выполнявшего регулярный рейс в районе Карибского моря, в результате которого погибло 73 человека – пассажиры и экипаж

A36-20. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

A27-12. Роль ИКАО в борьбе с незаконными перевозками наркотических средств на авиационном транспорте

ЧАСТЬ III. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ПОСТОЯННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

A36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

Введение

Ассамблея,

принимая во внимание, что Конвенция о международной гражданской авиации устанавливает основные принципы, которым должны следовать правительства для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным, регулярным, эффективным и экономичным и согласованным образом, и поэтому одной из задач ИКАО является поддержка принципов и мер, содействующих осуществлению международных воздушных сообщений на основе равных возможностей, эффективности и экономичности, взаимного уважения прав государств, а также с учетом общих интересов,

принимая во внимание, что воздушный транспорт является одним из важных факторов обеспечения устойчивого экономического развития как на национальном, так и на международном уровнях,

принимая во внимание, что странам, особенно развивающимся, становится все труднее изыскивать необходимые ресурсы для оптимального использования возможностей и решения задач, связанных с развитием воздушного транспорта, и своевременно реагировать на вызовы, обусловленные спросом на воздушный транспорт,

принимая во внимание, что Организация готовит на постоянной основе для Договаривающихся государств инструктивный материал, исследования и статистическую информацию о развитии воздушного транспорта, которые должны быть актуальными, целенаправленными и злободневными и доводиться до сведения Договаривающихся государств с помощью наиболее эффективных средств,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства должны представлять точные и фактические статистические данные и другие сведения, с тем чтобы Организация могла готовить такой инструктивный материал,

принимая во внимание, что Организация переходит к целевому управлению, уделяя при этом все больше внимания внедрению Стандартов, чем их разработке,

принимая во внимание, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал и действия Организации по реализации своих стратегических целей должны оказывать содействие Договаривающимся государствам в разработке политики и практики, способствующих процессам глобализации, коммерциализации и либерализации международного воздушного транспорта,

принимая во внимание важность участия Договаривающихся государств в работе Организации в области воздушного транспорта,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления, которые перечислены ниже, представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, обновленное по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.

Добавление В. Статистика.

Добавление С. Прогнозирование и экономическое планирование.

Добавление D. Упрощение формальностей.

Добавление Е. Налогообложение.

Добавление F. Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.

Добавление G. Экономика авиаперевозчиков.

Добавление H. Авиапочта;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать эту политику и то, что она постоянно уточняется Советом в документах, указанных в настоящем сводном заявлении, и Генеральным секретарем в руководствах и циркулярах;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия для выполнения своих обязательств, вытекающих из Конвенции и резолюций Ассамблеи, поддерживать работу Организации в области воздушного транспорта и, в частности, представлять самым оперативным образом наиболее полную статистическую и другую информацию, запрашиваемую Организацией для ее исследований в области воздушного транспорта;

4. *предлагает* Совету придавать особое значение проблеме финансирования развития людских и технических ресурсов, необходимых для обеспечения наибольшего возможного вклада воздушного транспорта в обеспечение экономического и социального благополучия развивающихся стран;

5. *предлагает* Совету обращаться за консультациями к квалифицированным представителям Договаривающихся государств, когда, по его мнению, это будет содействовать продвижению его работы над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая создание групп квалифицированных экспертов, подотчетных Авиатранспортному комитету, или исследовательских групп Секретариата, а также работу по переписке или проведение совещаний;

6. *предлагает* Совету созывать конференции или специализированные совещания, в которых могли бы участвовать все Договаривающиеся государства, в качестве основного средства достижения прогресса в решении вопросов всемирного значения в области воздушного транспорта в тех случаях, когда такие совещания оправданы с точки зрения количества и важности вопросов, подлежащих рассмотрению, и когда имеется возможность предпринятия конструктивных действий по ним;

7. *предлагает* Совету обеспечить проведение практикумов, семинаров и прочих подобных совещаний, которые могут потребоваться для ознакомления Договаривающихся государств с политикой ИКАО в области воздушного транспорта и соответствующим инструктивным материалом;

8. *предлагает* Совету регулярно пересматривать сводное заявление о политике ИКАО в области воздушного транспорта и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения изменений в заявление;

9. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-18.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

Раздел I. Соглашения и договоренности

Ассамблея,

принимая во внимание, что зафиксированные в Конвенции основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, отказа от дискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества хорошо зарекомендовали себя и по-прежнему являются фундаментом дальнейшего развития международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что обеспечение в максимально возможной степени многосторонних подходов к вопросам коммерческих прав по-прежнему остается одной из целей Организации,

принимая во внимание, что в рамках Конвенции Договаривающиеся государства имеют различные цели и политику в области регулирования, но исходят из единой основной задачи обеспечения постоянного и устойчивого участия в деятельности международной авиатранспортной системы,

принимая во внимание, что одна из целей Конвенции заключается в том, чтобы международные воздушные сообщения осуществлялись надежно и экономично, и в этой связи Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) содействует достижению этой цели Договаривающимися государствами, которые уже являются участниками этого соглашения,

принимая во внимание, что Ассамблея неоднократно подчеркивала обязательство каждого Договаривающегося государства соблюдать положения статьи 83 Конвенции, регистрируя в Совете в кратчайшие сроки все договоренности, касающиеся международной гражданской авиации, в соответствии с *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей,*

принимая во внимание, что необоснованные задержки и невыполнение требований, касающихся регистрации авиационных соглашений и договоренностей, нежелательны для точности и полноты нормативной информации, а также для улучшения транспарентности,

принимая во внимание, что установление международных пассажирских и грузовых авиатарифов, которые способствовали бы успешному развитию воздушных перевозок, должно быть справедливым и транспарентным,

принимая во внимание, что существует необходимость адаптации к меняющимся условиям регулирования и эксплуатации в области воздушного транспорта и что Организация разрабатывает руководящие принципы регулирования международного воздушного транспорта, включая типовые статьи и типовые соглашения о воздушном сообщении, которые государства могут использовать в двусторонних или региональных соглашениях,

1. *вновь подтверждает* первоочередную роль ИКАО в разработке положений, касающихся политики в области регулирования международного воздушного транспорта, и в содействии либерализации;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые еще не стали участниками Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС), в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к нему;

3. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам регистрировать соглашения и договоренности о сотрудничестве в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам полностью информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении соглашений или договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых достигнутых или предполагаемых результатах в деле создания многосторонних механизмов обмена коммерческими правами;

5. *предлагает* Совету продолжать сотрудничество с региональными и субрегиональными органами по изучению и разработке методов сотрудничества, в том числе либерализованных договоренностей, и анализировать результаты принятия таких мер для определения того, могут ли аналогичные или другие меры быть со временем рекомендованы государствам для применения на более широкой основе;

6. *предлагает* Совету продолжить сравнительный анализ политики и практики Договаривающихся государств и авиакомпаний в отношении коммерческих прав и рассмотрение положений соглашений о воздушных сообщениях и информировать все Договаривающиеся государства о любых новых событиях в международном сотрудничестве в отношении коммерческих прав, включая либерализованные договоренности;

7. *порукает* Совету постоянно рассматривать механизм выработки принципиальных установок Организации по регулированию международного воздушного транспорта и по мере необходимости пересматривать или обновлять его;

8. *предлагает* Совету периодически пересматривать правила регистрации авиационных соглашений и договоренностей с целью упрощения процесса их регистрации;

9. *просит* Генерального секретаря напоминать Договаривающимся государствам о важности незамедлительной регистрации авиационных соглашений и договоренностей и оказывать такое содействие Договаривающимся государствам, какое им может потребоваться при регистрации авиационных соглашений и договоренностей в Совете;

10. *просит* Президента Совета и Генерального секретаря содействовать универсальному присоединению и выполнению Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС) и настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам информировать Секретариат о своих намерениях относительно присоединения к этому соглашению.

Раздел II. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования

Ассамблея,

принимая во внимание, что определенные экономические, финансовые и эксплуатационные ограничения, вводимые в одностороннем порядке на национальном уровне, подрывают стабильность международного воздушного транспорта, приводят к возникновению недобросовестной и дискриминационной практики и могут быть несовместимыми с основными принципами Конвенции и упорядоченным и гармоничным развитием международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что обеспечение регулярных и надежных воздушных сообщений имеет огромное значение для становления экономики многих развивающихся государств, в том числе зависящих от туризма,

принимая во внимание, что жесткое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия при решении вопроса об осуществлении авиакомпанией маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

принимая во внимание, что либерализацию условий назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под эффективным нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что расширение или гибкое применение критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений может помочь в создании эксплуатационных условий, в которых международный воздушный транспорт будет развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом, и способствовать достижению целей участия государств в процессе либерализации без ущерба для обязательств государств по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что претворению в жизнь целей развития, стоящих перед такими государствами, все более активно способствуют различные механизмы сотрудничества, такие, как региональные экономические группы и функциональные объединения, что свидетельствует о наличии близости и общности интересов, причем в первую очередь у развивающихся государств, участвующих в таком региональном движении экономической интеграции,

принимая во внимание, что осуществление маршрутных и других прав на воздушные перевозки развивающегося государства, обладающего такой общностью интересов, авиакомпанией, находящейся в преимущественном владении и под эффективным контролем другого развивающегося государства или государств либо его или их граждан, имеющих ту же общность интересов, будет служить указанным интересам развивающихся государств,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам избегать принятия односторонних мер, которые могут отрицательно сказаться на упорядоченном и согласованном развитии международного воздушного транспорта, и обеспечивать, чтобы при применении национальной политики и внутреннего законодательства в отношении международного воздушного транспорта в должной мере учитывались его характерные особенности;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать такие назначения и разрешать таким авиакомпаниям осуществлять маршрутные права и другие права на воздушные перевозки другого государства или государств, в особенности развивающихся государств, в рамках одной группы, на основе взаимоприемлемых условий и договоренностей, включая соглашения по воздушному транспорту, которые заключены или подлежат заключению между заинтересованными сторонами;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп в качестве убедительного довода при назначении одним развивающимся государством или развивающимися государствами авиакомпании другого развивающегося государства или развивающихся государств в рамках одной региональной экономической группы, если такая авиакомпания находится в преимущественном владении и под эффективным контролем такого другого развивающегося государства или развивающихся государств или его или их граждан;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам рассматривать возможность использования альтернативных критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений, включая критерии, разработанные ИКАО, и принимать гибкий и позитивный подход, учитывающий усилия других государств по либерализации условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;

5. *просит* Договаривающиеся государства, имеющие опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий в различных формах, на постоянной основе предоставлять Совету полную информацию о таком сотрудничестве, с тем чтобы Организация располагала необходимыми данными, которые могли бы быть полезными для Договаривающихся государств;

6. *предлагает* Совету, при наличии таких просьб, оказывать любое возможное содействие Договаривающимся государствам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;

7. *предлагает* Совету оказывать помощь (по запросу) Договаривающимся государствам, которые выступают с инициативой создания механизмов совместного владения и совместного выполнения международных воздушных перевозок как на межгосударственном уровне, так и на уровне авиакомпаний, и незамедлительно доводить до сведения государств информацию о таких механизмах сотрудничества.

Раздел III. Распределение услуг авиакомпаний

Ассамблея,

принимая во внимание, что прогресс в сферах информатики и электронных технологий оказывает значительное влияние на практику коммерческой деятельности в отрасли авиакомпаний, в особенности в сфере распределения услуг,

принимая во внимание, что ИКАО разработала для применения государствами Кодекс поведения по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (АСБ) и два связанных с ним типовых положения для факультативного использования государствами в их соглашениях о воздушном сообщении,

1. *предлагает* Совету следить за изменениями в сфере распределения услуг авиакомпаний и связанной с ней нормативной практике и рассылать Договаривающимся государствам информацию о заслуживающих внимание событиях;

2. *предлагает* Совету рассматривать вопрос о дальнейшей необходимости Кодекса ИКАО по АСБ и типовых положений в свете изменений в отрасли и нормативной практике.

Раздел IV. Торговля услугами

Ассамблея,

принимая во внимание, что в связи с вопросом о включении аспектов международного воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами (ГСТУ) ИКАО активно содействует пониманию всеми заинтересованными сторонами положений *Конвенции о международной гражданской авиации* и особого мандата и роли ИКАО в области международного воздушного транспорта,

1. *подтверждает* необходимость для ИКАО продолжения изучения будущих механизмов регулирования и разработки рекомендаций и предложений по решению проблем, стоящих перед международным воздушным транспортом, и учета при этом внутренних и внешних изменений, влияющих на этот процесс;

2. *признает,* что такие механизмы должны создавать условия, при которых международный воздушный транспорт может развиваться и добиваться дальнейшего роста упорядоченным, эффективным и экономичным образом без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности, обеспечивая в то же

время интересы всех Договаривающихся государств и их эффективное и непрерывное участие в международной системе воздушного транспорта;

3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке руководящих принципов политики в области регулирования международного воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, участвующие в торговых переговорах, соглашениях и договоренностях, касающихся международного воздушного транспорта:

- a) обеспечить координацию внутри своих национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;
- b) обеспечить, чтобы их представители были полностью осведомлены о положениях *Конвенции о международной гражданской авиации* и характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;
- c) принимать во внимание их права и обязательства по отношению к тем Договаривающимся государствам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в ГСТУ дополнительных услуг или видов деятельности воздушного транспорта, учитывая, в частности, тесную связь между аспектами экономики, окружающей среды, безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта;
- e) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО в разработке и рассмотреть возможность применения принципиальных установок по экономическому регулированию, в том числе по либерализации международного воздушного транспорта;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках ГСТУ;

5. *предлагает* Всемирной торговой организации, ее государствам-членам и наблюдателям учитывать должным образом:

- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;
- b) уставную ответственность ИКАО за вопросы международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- c) существующие политику и инструктивный материал ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта и ее продолжающуюся деятельность в этой области;

6. *предлагает* Совету:

- a) и впредь играть роль мирового лидера в содействии процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов, авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;
- b) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать Договаривающиеся государства;

- с) способствовать обеспечению постоянной и эффективной взаимосвязи, кооперации и координации действий между ИКАО, Всемирной торговой организацией и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли услугами.

Раздел V. Разработка рекомендаций по вопросам политики

Ассамблея,

принимая во внимание, что правительства имеют международные обязательства и несут ответственность за экономическое регулирование международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что процессы экономической либерализации и эволюции авиатранспортной отрасли будут и впредь создавать возможности, вызовы и проблемы в области регулирования международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Организация рассмотрела многие из вопросов регулирования и в итоге подготовила соответствующую политику и другой инструктивный материал,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам при выполнении своих функций, связанных с регулированием, учитывать разработанные ИКАО политику и инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, в том числе содержащиеся в документе Дос 9587 "Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта";

2. *предлагает* Совету обеспечить обновление и переработку с учетом потребностей Договаривающихся государств этих политики и инструктивного материала и разрабатывать по мере необходимости рекомендации по возникающим проблемам регулирования, представляющим общий интерес.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Статистика

Ассамблея,

принимая во внимание, что статистическая программа ИКАО создает независимую и глобальную основу для достижения целей содействия планированию и развитию международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что каждое Договаривающееся государство берет на себя обязательство обеспечивать, чтобы его авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении, в соответствии со статьей 67 Конвенции представляли Совету необходимые статистические данные,

принимая во внимание, что в соответствии со статьями 54 и 55 Конвенции Совет также ввел требования в отношении статистических данных о внутренних перевозках авиакомпаний, международных аэропортах и средствах на международных маршрутах,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 21 Конвенции Совет ввел требования в отношении сбора данных о регистрации гражданских воздушных судов,

принимая во внимание, что Совет принял политику управления на основе целей, которая предусматривает оценку деятельности Организации в целом и ее структурных подразделений по реализации стратегических целей Организации,

принимая во внимание, что разработка объединенной статистической базы данных ИКАО с функциями валидации и хранения предоставляет в распоряжение Договаривающихся государств и других пользователей эффективную онлайн-систему поиска статистических данных,

принимая во внимание, что некоторые Договаривающиеся государства не представляют или представляют неполные статистические данные, запрашиваемые Советом,

принимая во внимание, что сотрудничество среди международных организаций, занимающихся сбором и распространением авиационных статистических данных, может способствовать облегчению задачи представления статистической информации,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия, с тем чтобы представлять требуемые статистические данные своевременно и, где это возможно, в электронной форме;

2. *предлагает* Совету с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать собираемые ИКАО статистические данные с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и ее Договаривающихся государств и ввести необходимые показатели для оценки деятельности Организации по достижению ее стратегических целей в интересах повышения уровня единообразия статистических данных, полноты и своевременности представления их государствами и улучшения формы и содержания анализов;

3. *предлагает* Совету:

- a) продолжать изучать способы расширения сотрудничества с другими международными организациями, занимающимися сбором и распространением авиационных статистических данных;
- b) обеспечивать оказание персоналом Секретариата по просьбе Договаривающихся государств надлежащей помощи в деле совершенствования сбора статистических данных о гражданской авиации и представления статистической отчетности в Организацию.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Прогнозирование и экономическое планирование

Ассамблея,

принимая во внимание, что независимость ИКАО в проведении исследований с целью установления тенденций и применении методов экономического анализа являются необходимой основой для содействия планированию и развитию международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Договаривающимся государствам требуются глобальные и региональные прогнозы в отношении будущего развития гражданской авиации для различных целей,

принимая во внимание, что Совет, выполняя свои постоянные функции в экономической области, должен предвидеть будущие события, которые могут потребовать действий со стороны Организации, и своевременно предпринимать такие действия,

принимая во внимание, что Организация должна регулярно оценивать свою деятельность на фоне стратегических целей, уделяя особое внимание вопросам безопасности полетов, авиационной безопасности, окружающей среды и эффективности,

принимая во внимание, что Организации требуются специальные прогнозы и экономическая поддержка для целей планирования аэропортовых и аэронавигационных систем и экологического планирования,

1. *предлагает* Совету подготавливать и обновлять по мере необходимости долгосрочные и среднесрочные прогнозы в отношении будущих тенденций развития гражданской авиации как общего, так и конкретного характера, используя, если это возможно, местные и региональные, а также глобальные данные, и представлять такие прогнозы Договаривающимся государствам и обеспечивать потребности в данных по безопасности полетов, авиационной безопасности, окружающей среде и эффективности;

2. *предлагает* Совету разработать методику и процедуры составления прогнозов, проведения анализа затрат и выгод или эффективности расходов и разработки коммерческих обоснований с учетом потребностей Организации, региональных групп аэронавигационного планирования и, при необходимости, других органов планирования систем и экологического планирования Организации;

3. *предлагает* Совету организовать сбор и подготовку материалов о современных методах прогнозирования как для целей, изложенных в пунктах 1 и 2, так и для распространения время от времени среди Договаривающихся государств в качестве руководства для составления ими собственных прогнозов и экономического планирования.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Упрощение формальностей

Раздел I. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 является важнейшим условием упрощения оформления воздушных судов, пассажиров, их багажа, грузов и почты и реагирования на вызовы в рамках процессов пограничного контроля и аэропортового обслуживания в целях поддержания эффективности эксплуатации воздушного транспорта,

принимая во внимание важность того, чтобы Договаривающиеся государства продолжали свои усилия по обеспечению максимальной эффективности воздушного транспорта, обеспечивая при этом защиту деятельности международной гражданской авиации,

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

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

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам уделять особое внимание активизации их усилий по выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9;

2. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 "Упрощение формальностей" и его соответствие современным требованиям Договаривающихся государств в отношении осуществления мер пограничного контроля груза и пассажиров, а также охраны здоровья пассажиров и экипажей;

3. *предлагает* Совету обеспечить соответствие положений Приложения 9 "Упрощение формальностей" и Приложения 17 "Безопасность" и их взаимодополняемость;

4. *предлагает* Совету принимать меры к тому, чтобы технические требования и инструктивный материал, содержащиеся в документе "Машиносчитываемые проездные документы" (Дос 9303), постоянно обновлялись с учетом последних технических достижений, и продолжать изучение технических возможностей совершенствования процедур оформления;

5. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств документ Дос 9636 "Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах".

Раздел II. Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов

Ассамблея,

принимая во внимание, что паспорт является основным официальным документом, удостоверяющим личность и гражданство человека и информирующим государство транзита или назначения, что его владелец может возвратиться в государство, выдавшее паспорт,

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

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

принимая во внимание необходимость тесного сотрудничества между государствами в целях усиления противодействия мошенничеству с применением паспортов, включая фабрикацию или подделку паспортов, использование фальшивых или поддельных паспортов, использование действительных паспортов людьми, выдающими себя за других лиц, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманным путем,

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

принимая во внимание, что ИКАО разработала проект универсального внедрения машиносчитываемых проездных документов (УВМСГД) для оказания помощи государствам по вопросам, включающим планирование проектов, реализацию, просветительские мероприятия, обучение и службы системной оценки, с тем чтобы государства были в состоянии к установленному на 2010 год крайнему сроку выпускать МСП и использовать Директорию открытых ключей (ДОК) для усиления защиты МСП с биометрическими характеристиками (электронные паспорта),

1. *призывает* все Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по обеспечению сохранности и целостности своих паспортов, защите своих паспортов от мошеннического использования и оказанию помощи друг другу в решении этих вопросов;

2. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, приступить к выдаче машиносчитываемых паспортов в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Doc 9303 не позднее 1 апреля 2010 года;

3. *призывает* Договаривающиеся государства обеспечить окончание срока действия не считываемых машиной паспортов до 24 ноября 2015 года;

4. *призывает* все Договаривающиеся государства, нуждающиеся в помощи в рамках проекта УВМСПД, срочно вступить в контакт с ИКАО;

5. *просит* Совет продолжать работу по повышению эффективности контроля за мошенническим использованием паспортов посредством выполнения соответствующих SARPS Приложения 9 и разработки инструктивного материала для применения Договаривающимися государствами в интересах обеспечения целостности и сохранности паспортов и других проездных документов;

6. *призывает* все государства, выпускающие электронные паспорта, присоединиться к системе ДОК ИКАО;

7. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще этого не сделали, своевременно представить в соответствии с установившейся практикой сведения об утерянных и украденных паспортах в службу автоматизированного поиска Интерпола/базу данных об украденных и утерянных проездных документах.

Раздел III. Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях

Ассамблея,

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

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

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

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам создать и использовать национальные комитеты по упрощению формальностей и проводить политику сотрудничества на региональной основе между соседними государствами;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам участвовать в региональных и субрегиональных программах упрощения формальностей других межправительственных авиационных организаций;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать все необходимые меры – через национальные комитеты по упрощению формальностей или по другим соответствующим каналам – для того, чтобы:

- a) регулярно обращать внимание всех заинтересованных правительственных ведомств на необходимость:
- 1) приведения национальных правил и практики в соответствие с положениями и направленностью Приложения 9 и
 - 2) выработки удовлетворительных решений повседневных проблем в области упрощения формальностей;
- b) выступать с инициативой предпринятия любых необходимых последующих действий;
4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам поощрять изучение проблем упрощения формальностей своими национальными и другими комитетами по упрощению формальностей и согласовывать выводы своих комитетов по вопросам упрощения формальностей с выводами комитетов других Договаривающихся государств, с которыми у них установлено воздушное сообщение;
5. *настоятельно рекомендует* соседним и граничащим государствам консультироваться друг с другом по общим проблемам, которые могут возникать в области упрощения формальностей, в тех случаях, когда, как представляется, такие консультации могут привести к единообразному решению этих проблем;
6. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам призывать своих эксплуатантов воздушных судов продолжать интенсивное сотрудничество со своими правительствами в отношении:
- a) определения и решения проблем упрощения формальностей;
 - b) разработки взаимных договоренностей о предотвращении незаконной перевозки наркотиков, незаконной иммиграции и других явлений, ставящих под угрозу национальные интересы;
7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам призывать международных эксплуатантов и их ассоциации участвовать в силу возможностей в электронном обмене данными для достижения максимальных уровней эффективности в обработке потоков пассажиров и груза в международных аэровокзалах;
8. *настоятельно рекомендует* государствам и эксплуатантам в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями прилагать все возможные усилия для ускорения обработки и очистки авиационного груза при одновременном обеспечении безопасности в международной цепи поставок.

ДОБАВЛЕНИЕ E

Налогообложение

Ассамблея,

принимая во внимание, что международный воздушный транспорт играет важную роль в развитии и расширении международной торговли и туризма и что введение налогов на воздушные суда, топливо и расходные технические запасы, используемые международным воздушным транспортом, налогов на доходы международных авиатранспортных предприятий, воздушные суда и другую движимую собственность, связанную с эксплуатацией воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и налогов на продажу его услуг или его использование может иметь неблагоприятные экономические и препятствующие конкуренции последствия для международной авиатранспортной деятельности,

принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе Дос 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта", проводит концептуальное

различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

принимая во внимание глубокую обеспокоенность в связи с тем, что некоторые Договаривающиеся государства все активнее вводят налоги на определенные аспекты деятельности международного воздушного транспорта и что практика установления сборов на воздушные перевозки, которые в отдельных случаях можно классифицировать как налоги на продажу и использование услуг международного воздушного транспорта, получает все более широкое распространение,

принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции А36-22 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды",

принимая во внимание, что резолюция, содержащаяся в документе Дос 8632 дополняет статью 24 Конвенции и направлена на признание уникального характера международной гражданской авиации и необходимости освобождения некоторых аспектов деятельности международного воздушного транспорта от налогов,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам соблюдать резолюции Совета, содержащиеся в документе Дос 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта";

2. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Дос 8632.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

Раздел I. Политика установления сборов

Ассамблея,

принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082), проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, и рыночных вариантах рассматривается отдельно в резолюции А36-22 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды",

принимая во внимание, что статья 15 Конвенции устанавливает основу для применения и предоставления информации о сборах за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

принимая во внимание, что Совету поручено вырабатывать для сведения и руководства Договаривающихся государств рекомендации в отношении принципов, в соответствии с которыми организации, предоставляющие аэропортовое и аэронавигационное обслуживание для международной гражданской авиации, могут устанавливать сборы для возмещения расходов на такое обслуживание и извлекать другие связанные с ним доходы, а также в отношении методов, используемых для получения таких доходов,

принимая во внимание, что Совет принял, пересмотрел, по мере необходимости, и опубликовал "Политику ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082),

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам определять порядок возмещения расходов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, которое они предоставляют международной гражданской авиации или в предоставлении которого они участвуют, на основе принципов, установленных в статье 15 Конвенции и в документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082), независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечивать, чтобы аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание взимались только для возмещения расходов на предоставление средств и обслуживания для гражданской авиации;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам делать все возможное для выполнения статьи 15 Конвенции и опубликовывать и сообщать в Организацию данные о любых сборах, которые могут взиматься или быть разрешены для взимания Договаривающимся государством за использование воздушными судами любого другого Договаривающегося государства аэронавигационных средств и аэропортов;

5. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Дос 9082.

Раздел II. Экономика и управление

Ассамблея,

принимая во внимание, что при обслуживании все возрастающего объема перевозок глобальные расходы на обеспечение аэропортового и аэронавигационного обслуживания продолжают увеличиваться,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства уделяют все больше внимания вопросам повышения финансовой эффективности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания,

принимая во внимание необходимость сбалансированного учета финансовых интересов сторон, представляющих аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, с одной стороны, и авиаперевозчиков и прочих пользователей, с другой стороны, причем такой учет должен основываться на расширении сотрудничества между поставщиками и пользователями,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства обращаются к Организации за консультацией и рекомендациями по вопросам справедливого возмещения затрат на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства все в большей степени передают эксплуатацию аэропортов и аэронавигационных служб коммерческим и приватизированным организациям, которые, возможно, не в полной мере информированы об обязательствах государств, оговоренных в Конвенции и Приложениях к ней, и о политике и инструктивном материале ИКАО в области экономики, и используют многонациональные средства и службы для выполнения обязательств, взятых ими по статье 28 Конвенции,

принимая во внимание, что Совет принял предварительные принципиальные установки в отношении распределения связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов с целью обеспечения справедливого режима для всех пользователей,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам, что касательно предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания они несут исключительную ответственность за обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции, независимо от того, какая организация или организации предоставляют аэропортовое или аэронавигационное обслуживание;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и рассмотреть вопрос об использовании предварительных принципиальных установок Совета в отношении распределения связанных с GNSS расходов;

3. *предлагает* Совету продолжать разработку политики и инструктивного материала ИКАО в целях содействия повышению эффективности и рентабельности при предоставлении и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, включая основополагающие принципы эффективного сотрудничества между поставщиками и пользователями;

4. *порукает* Совету продолжить доработку своих принципиальных установок в отношении распределения связанных с GNSS расходов и координации технических, правовых и экономических аспектов, включая экономически эффективную интероперабельность;

5. *порукает* Совету содействовать распространению политики ИКАО в отношении сборов с пользователей и соответствующего инструктивного материала, включая организационные и управленческие рекомендации, в целях повышения осведомленности и знаний о них среди государств и функционирующих на коммерческой основе и приватизированных аэропортов и органов аэронавигационного обслуживания;

6. *предлагает* Совету следить за экономическим положением аэропортов и аэронавигационных служб и с установленной периодичностью представлять Договаривающимся государствам соответствующие доклады;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать все меры для сведения к минимуму задержек при представлении финансовых данных, касающихся их аэропортов и аэронавигационных служб, которые необходимы Совету для подготовки указанных выше рекомендаций и докладов.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Экономика авиаперевозчиков

Ассамблея,

принимая во внимание постоянный интерес пользователей, включая международные организации, деятельность которых связана с туризмом, авиацией и торговлей, к уровню международных пассажирских и грузовых тарифов, эксплуатационных расходов авиаперевозчиков и их соответствующих доходов,

принимая во внимание, что результаты объективно проводимых в ИКАО исследований расходов и доходов международного воздушного транспорта, а также международных пассажирских и грузовых авиатарифов широко используются Договаривающимися государствами и другими международными организациями и содействуют внедрению нейтральных подходов и созданию более справедливой системы распределения доходов,

принимая во внимание, что ИКАО требуются данные о доходах, расходах и эксплуатационной деятельности авиаперевозчиков для оказания помощи Совету в оценке эффективности предлагаемых мер по осуществлению стратегических целей Организации, а также для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и других целей,

1. *предлагает* Совету дать указание Генеральному секретарю выпускать периодически исследование по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международного воздушного транспорта с анализом возможного влияния на этот уровень различий в видах перевозок и исходных ценах, а также последствий изменения цен для авиатарифов;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать необходимые меры для сведения к минимуму задержек при представлении их международными авиаперевозчиками сведений о расходах, доходах и других данных, требуемых ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Авиапочта

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея дала указания в отношении деятельности ИКАО в области международной авиапочты,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать последствия выработки политики в области международной авиапочты, в частности на совещаниях Всемирного почтового союза (ВПС), для международной гражданской авиации;

2. *порукает* Генеральному секретарю по запросу представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

A36-22. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды

A36-13. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

A35-15. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/ организации воздушного движения (CNS/ATM)

A29-3. Глобальное согласование правил

A29-13. Улучшение контроля в области безопасности

A29-14. Рейсы, выполняемые для оказания гуманитарной помощи

A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства

A27-12. Роль ИКАО в борьбе с незаконными перевозками наркотических средств на авиационном транспорте

ЧАСТЬ IV. СОВМЕСТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ

A1-65. Политика в отношении совместной поддержки

Постановляет:

1. финансовая и техническая помощь, оказываемая ИКАО с целью содействия обеспечению аэронавигационных средств и обслуживания, отвечающих требованиям безопасного, регулярного, эффективного и экономичного осуществления международных воздушных сообщений, будет оказываться, согласно положениям главы XV Конвенции, в соответствии с принципами и общей политикой, изложенными в Приложении 1 к настоящей резолюции:

Приложение 1 к резолюции A1-65

Определение общей политики ИКАО
в отношении совместной поддержки
аэронавигационного обслуживания в соответствии с
положениями главы XV Конвенции

1. Цель финансовой и технической помощи

Финансовая и техническая помощь, оказываемая через ИКАО согласно положениям главы XV Конвенции о международной гражданской авиации, будет иметь целью содействие обеспечению аэронавигационными средствами и обслуживанием, отвечающими требованиям безопасного, регулярного, эффективного и экономичного осуществления международных воздушных сообщений в районах, суверенитет над которыми не определен, над открытым морем и на территориях таких государств, которые не гарантируют обеспечение необходимыми средствами.

Могут обеспечиваться, среди прочего, следующие аэронавигационные средства и обслуживание:

- 1) аэродромы и наземные средства навигации,
- 2) служба УВД,
- 3) метеорологическое обслуживание,
- 4) служба поиска и спасания,
- 5) электросвязь и радиосредства аэронавигации.

Финансовая и техническая помощь, оказываемая через ИКАО, никоим образом не препятствует совместным действиям со стороны Договаривающихся государств, направленным на обеспечение, эксплуатацию и техническое обслуживание аэронавигационных средств, помимо ИКАО.

2. Терминология

Для целей настоящего документа:

"Запрашивающее помощь" государство – это государство, которое просит оказать ему финансовую или техническую помощь по собственной инициативе или в результате действий, предпринятых Советом в соответствии со статьей 69 Конвенции.

"Получающее поддержку" государство – это государство, получающее финансовую или техническую помощь через ИКАО.

"Заинтересованное" государство – это государство, которое в ответ на запрос ИКАО заявило, что оно готово рассмотреть вопрос об участии в программе совместной поддержки аэронавигационных средств или обслуживания.

"Оказывающее помощь" государство – это государство, которое согласилось внести вклад в программу совместной поддержки.

3. Основные принципы

Финансовая и техническая помощь будет оказываться в соответствии со следующими основными принципами:

3.1 Предоставление финансовой и технической помощи через ИКАО будет всегда основываться на добровольных действиях со стороны Договаривающихся государств.

3.2 Международная организация гражданской авиации, через свой Совет, является международным органом, который обязан оценить, отвечают ли установленным требованиям существующие аэронавигационные средства и обслуживание, определить дополнительные требования в отношении осуществления международных воздушных сообщений и принять оперативные меры с целью удовлетворения этих требований.

3.3 Финансовая и техническая помощь, оказываемая через ИКАО, будет направлена на обеспечение достаточных аэронавигационных средств и обслуживания, но не более чем достаточных для удовлетворения требований международных воздушных сообщений в соответствии с установленными стандартами и с учетом правил, рекомендуемых время от времени в соответствии с Конвенцией.

3.4 В соответствии со статьей 28 Конвенции Договаривающееся государство обязано обеспечить на своей территории наличие аэронавигационных средств и обслуживания. Договаривающееся государство может обратиться к ИКАО за помощью после того, как оно исчерпает все возможности непосредственного обеспечения достаточных аэронавигационных средств и обслуживания.

3.5 Когда необходимо, ИКАО будет выступать инициатором коллективных действий, направленных на обеспечение необходимых средств и обслуживания над открытым морем, в районах, суверенитет над которыми не определен, и, в исключительных случаях, над территорией государств, не являющихся членами Организации.

3.6 ИКАО должна будет в каждом конкретном случае убедиться, что обстоятельства действительно требуют оказания финансовой и технической помощи со стороны Организации.

3.7 Оказание финансовой и технической помощи через ИКАО будет зависеть от готовности государства, запрашивающего помощь, участвовать или сотрудничать в экономичном обеспечении требуемых средств и обслуживания.

3.8 ИКАО гарантирует оказывающим помощь государствам, что их средства будут расходоваться под ее контролем для обеспечения наиболее экономичным способом достижения цели.

3.9 Любое соглашение относительно финансовой или технической помощи, оказываемой через ИКАО, может в принципе предусматривать уплату разумных сборов со стороны пользующегося средствами или обслуживанием; такой сбор должен определяться в соответствии с общей практикой Договаривающихся государств. Если же выгоды, получаемые за счет средств или обслуживания, о которых идет речь, обычно предоставляются пользующемуся бесплатно, такая практика может временно быть принята в проектах финансовой и технической помощи по договоренности между государствами, оказывающими помощь, на определенный период времени, который определяется соглашением.

3.10 ИКАО будет прилагать все усилия, чтобы помочь государству, получающему поддержку, в осуществлении своих прав в соответствии со статьей 75 Конвенции.

4. Общая политика

Действия Совета в соответствии с положениями главы XV Конвенции будут определяться следующей политикой:

4.1 Политика в отношении финансов

4.1.1 В каждом случае оказания финансовой и технической помощи Совет будет рассматривать соответствующие методы финансирования требуемых авиационных средств или обслуживания, однако, как правило, такое финансирование будет осуществляться коллективно теми государствами, которые будут пользоваться предоставленными средствами или обслуживанием.

4.1.2 Размеры взносов наличностью или натурой будут согласовываться между оказывающими помощь государствами, получающим поддержку государством и ИКАО. При определении суммы взноса каждого государства будут приниматься во внимание выгоды, которые извлечет такое государство.

4.1.3 Земля, необходимая для размещения или усовершенствования средств или обслуживания, которая предоставляется государством, получающим поддержку, в соответствии со статьей 72 Конвенции будет рассматриваться как часть его вклада в обеспечение средств или обслуживания.

4.1.4 Любое соглашение о предоставлении помощи может включать положение, совместимое с положением статьи 75 Конвенции, о конечной передаче земли, строений и оборудования, о которых идет речь в соглашении.

4.1.5 В любое соглашение о предоставлении помощи будет включаться положение относительно возмещения государствами, оказывающими помощь, дополнительных расходов ИКАО, возникших в связи с исследованиями, переговорами, совещаниями и другими действиями, связанными с выполнением проекта.

4.1.6 Расходы по эксплуатации и содержанию средств или обслуживания, предоставленных через ИКАО на территории государства, получающего поддержку, будут, по мере возможности, нести это государство. Любые сборы с пользующихся оборудованием, налагаемые государством, получающим поддержку, будут взиматься и использоваться в соответствии с условиями соглашения, по которому были предоставлены средства или обслуживание (см. пункт 3.9), или, за неимением такового, в соответствии с рекомендациями, сделанными Советом.

4.1.7 Государство, получающее поддержку, не будет облагать таможенными пошлинами или другими сборами оборудование и материалы, необходимые для строительства, эксплуатации или содержания средств или обслуживания, предоставленных через ИКАО.

4.2 Политика в отношении строительства, эксплуатации и содержания аэронавигационных средств и обслуживания

4.2.1 Строительство, эксплуатация или содержание средств или обслуживание будет осуществляться лицами, непосредственно нанятыми ИКАО, лишь в самом исключительном случае, когда такое решение продиктовано соображениями эффективности или другими материальными факторами.

4.2.2 ИКАО будет вести список технических консультантов, выбранных из числа кандидатов, представленных ИКАО Договаривающимися государствами, для того, чтобы обеспечить в случае необходимости срочное предоставление технической консультации и помощи.

4.2.3 Контракт на выполнение строительных работ или эксплуатацию и содержание средств и обслуживания за счет средств, предоставляемых коллективно государствами, оказывающими помощь через ИКАО, будет преимущественно оформляться на имя государства, получающего поддержку. В том случае, когда, по мнению Совета, это нецелесообразно, ИКАО может нанять агентов, которые под ее руководством осуществят все необходимые мероприятия, проведут исследования, заключат контракты или иным образом обеспечат строительство, эксплуатацию или содержание средств или обслуживания, о которых идет речь. В качестве таких агентов могут выступать правительства, соответствующие организации или отдельные лица, против которых не возражают правительства оказывающих помощь государств и получающего поддержку государства. При исключительных обстоятельствах ИКАО может непосредственно заключать контракт.

4.2.4 Контракты будут обычно заключаться в результате проведения торгов, однако заключающий контракт орган будет свободен в выборе такого претендента, который наиболее соответствует выполнению предстоящей задачи, и не обязан будет принимать предложения по самой низкой цене.

4.2.5 В том случае, когда контракт оформляется на имя правительства получающего поддержку государства, оказывающие помощь государства могут просить ИКАО одобрить контракт до того, как он будет заключен.

4.2.6 Исходя из соображений эффективности и экономии, насколько возможно, будут наниматься или использоваться персонал, подрядчики, рабочая сила и материалы получающего поддержку государства.

4.3 Политика в отношении подготовки персонала

4.3.1 В случаях необходимости ИКАО будет оказывать содействие запрашивающему помощь государству в подготовке его граждан в области эксплуатации и содержания аэронавигационных средств и обслуживания либо посредством соглашения с агентом, либо, в исключительных случаях, с помощью своих собственных инструкторов. Контракты, касающиеся подготовки, будут заключаться в соответствии с общей политикой, изложенной в пунктах 4.2.3 и 4.2.6.

4.3.2 Такая помощь может включать:

4.3.2.1 подготовку персонала в качестве неотъемлемой части любого проекта, связанного со строительством или эксплуатацией и содержанием средств или обслуживания, финансируемых через ИКАО, или

4.3.2.2 назначение через ИКАО инструкторов для обеспечения подготовки на территории государства, запрашивающего такую помощь, или

4.3.2.3 подготовку вне пределов территории государства, запрашивающего такую помощь.

4.3.3 Любая помощь в области подготовки, оказываемая в соответствии с положениями главы XV Конвенции правительством государства или частной организацией, будет осуществляться от имени ИКАО и в соответствии со стандартами, установленными ИКАО.

4.4 Политика в отношении процедурных вопросов

4.4.1 До рассмотрения Советом просьбы об оказании финансовой и технической помощи через ИКАО такая просьба должна подкрепляться соответствующей документацией, с перечислением, в частности, таких действий, которые были предприняты государством, запрашивающим помощь, в соответствии с положениями пункта 3.4.

4.4.2 Когда запрашивающее помощь государство представило просьбу об оказании помощи и Совет считает необходимым оказать помощь через ИКАО или когда ИКАО проявляет инициативу в соответствии с положениями статьи 69 Конвенции, Совет немедленно доводит эту информацию до сведения потенциально заинтересованных Договаривающихся государств и просит их представить свои замечания в установленные сроки. Такие замечания должны, в частности, касаться вопроса о готовности государства принять участие в программе совместной поддержки средств или обслуживания, о которых идет речь.

4.4.3 После исследования, включающего в случае необходимости специальное рассмотрение всех факторов, относящихся к заявлению о предоставлении помощи, Совет проведет консультации с заинтересованными государствами и, если это будет желательным, созывает совещание этих государств с целью скорейшей выработки решения в отношении требуемых действий.

4.4.4 ИКАО будет обеспечивать, чтобы все заинтересованные государства, включая государство, запрашивающее помощь, постоянно получали полную информацию по всем вопросам, касающимся проекта, и, в частности, запрашивающее помощь государство будет иметь возможность присоединиться и принимать участие в любом исследовании на его территории, которое будет проводиться в ходе работы.

A14-37. Расширение участия "государств, пользующихся средствами и обслуживанием", в соглашениях о совместном финансировании

Ассамблея,

принимая во внимание, что политика Организации в области совместной поддержки, определенная в главе XV Конвенции и резолюции A1-65 Ассамблеи, остается в силе,

принимая во внимание, что в соответствии с вышеуказанной политикой были заключены соглашения о совместном финансировании определенного аэронавигационного обслуживания в некоторых районах мира,

принимая во внимание, что большинство так называемых "государств, пользующихся средствами и обслуживанием", чьи воздушные суда осуществляют полеты в указанных районах, и, таким образом, пользуются вышеуказанным обслуживанием, с самого начала подписали соглашения о совместном финансировании или позднее присоединились к ним,

1. *отмечает* с удовлетворением предпринятые в прошлом Советом и его Президентом усилия, направленные на то, чтобы обеспечить присоединение к соглашениям о совместном финансировании всех "государств, пользующихся средствами и обслуживанием", причем в некоторых случаях эти усилия были успешными;

2. *настоятельно предлагает* тем государствам, пользующимся средствами и обслуживанием, которые: i) еще не вносят каких-либо взносов в соответствии с соглашениями о совместном финансировании или ii) вносят лишь частичные взносы по этим соглашениям в соответствии с соглашениями, ранее заключенными с Советом, рассмотреть в самое ближайшее время возможность присоединения к этим соглашениям или, во всяком случае, внесения полного взноса;

3. *порукает* Совету продолжить его усилия, направленные на обеспечение возможно наиболее широкого участия "государств, пользующихся средствами и обслуживанием", в соглашениях о совместном финансировании.

<p>A16-10. Осуществление региональных планов – экономические, финансовые аспекты и аспекты совместной поддержки</p>
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея в резолюциях A12-5 (пункты 3 и 4) и A15-5 (пункты 1 и 2) определила отдельные направления политики Организации в отношении экономических, финансовых аспектов и аспектов совместной поддержки, возникающих при осуществлении региональных планов, и связанного с этим применения положений главы XV Конвенции,

принимая во внимание, что Ассамблея в резолюции A15-2 поручила Совету изучить и представить следующей сессии новый текст, классифицирующий и сводящий воедино действующие резолюции, включая резолюции 15-й сессии,

принимая во внимание, что принципы, изложенные в вышеупомянутых резолюциях, необходимо свести в единую резолюцию, определяющую постоянную политику Ассамблеи в этом вопросе, для чего первоначальные резолюции или части резолюции должны быть аннулированы,

1. *настоятельно предлагает* Договаривающимся государствам, использующим и представляющим средства и обслуживание, серьезно рассмотреть, в частности на региональных совещаниях, экономическую обоснованность проектируемого аэронавигационного оборудования и обслуживания с тем, чтобы удовлетворить обоснованные требования международной гражданской авиации, не вызывая расходов, непропорциональных получаемым выгодам, и с этой целью предлагает Совету, насколько возможно, оказывать государствам помощь в рассмотрении и оценке экономических и финансовых аспектов региональных планов;

2. *напоминает* Договаривающимся государствам о том, что когда они своими собственными средствами не в состоянии выполнить своих обязательств по осуществлению региональных планов в соответствии с Конвенцией, им следует изучить возможность обеспечения такого осуществления посредством займов на капитальные расходы, эксплуатационные агентства, техническую помощь в различных формах, в которых она может оказываться, или другими средствами, совместимыми с Конвенцией, прежде чем обращаться к ИКАО с просьбой о совместном финансировании в соответствии с главой XV Конвенции;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам по мере необходимости запрашивать у ИКАО информацию при изучении этих различных возможностей;

4. *порукает* Совету направлять деятельность Договаривающихся государств и оказывать им помощь в отношении пункта 2 выше.

ЧАСТЬ V. ЮРИДИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ

A36-26. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области

Ассамблея,

принимая во внимание целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики Организации в юридической области в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобными для использования, доступными для понимания и логически упорядоченными,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области, обновленное по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи;
2. *постановляет* и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области;
3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюции А31-15, А33-4 и А35-3.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

Ассамблея,

принимая во внимание, что международная гражданская авиация может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности,

принимая во внимание, что желательно избегать трений и способствовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире,

вновь подтверждает важную роль права в предотвращении и разрешении конфликтов и споров между нациями и народами мира и, в частности, в реализации Организацией своих целей и задач.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Процедура утверждения проектов конвенций по международному воздушному праву

Ассамблея постановляет,

что нижеуказанные положения представляют собой процедуру утверждения проектов конвенций:

1. Любой проект конвенции, который Юридический комитет считает готовым для представления государствам в качестве окончательного проекта, передается Совету вместе с докладом по нему.

2. Совет может предпринять такие действия, которые он считает уместными, включая распространение проекта среди Договаривающихся государств и таких других государств и международных организаций, которые он может определить.

3. Распространяя такой проект конвенции, Совет может добавить замечания и предоставить государствам и организациям возможность направить свои замечания в Организацию в течение периода не менее чем 4 мес.

4. Такой проект конвенции рассматривается с целью его утверждения конференцией, которая может быть созвана совместно с сессией Ассамблеи. Открытие конференции состоится не ранее чем через 6 мес после даты распространения такого проекта, как предусмотрено в пунктах 2 и 3 выше. Совет может пригласить на такую конференцию любое государство, не являющееся членом Организации, чье участие представляется желательным, и решает, влечет ли такое участие за собой право голоса. Совет может также предложить международным организациям направить своих представителей на конференцию в качестве наблюдателей.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Ратификация международных документов ИКАО

Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию А31-15 (добавление С) относительно ратификации протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, а также документов частного воздушного права и других документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,

отмечая с обеспокоенностью сохраняющиеся медленные темпы ратификации вышеупомянутых протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, в частности тех из них, которые вводят в Чикагскую конвенцию статьи 3 *bis* и 83 *bis*, и заключительных пунктов (относящихся к текстам на арабском и китайском языках),

признавая важность этих поправок для международной гражданской авиации, в частности для поддержания действенности Чикагской конвенции, и вытекающую из этого настоятельную необходимость ускорить вступление в силу еще не действующих поправок,

признавая необходимость ускорить ратификацию и вступление в силу документов воздушного права, разработанных и принятых под эгидой Организации,

сознавая, что только всеобщее участие в таких протоколах, касающихся изменения Чикагской конвенции, и других документах обеспечит унификацию воплощенных в них международных норм и повысит значение такой унификации,

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать те поправки к Чикагской конвенции, которые еще не вступили в силу [в частности, те из них, которые вводят заключительные пункты, относящиеся к текстам на арабском и китайском языках];

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать протоколы, вводящие статьи 3 *bis* и 83 *bis* и изменяющие статьи 50 а) (1990) и 56 (1989) Чикагской конвенции;

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать другие документы международного воздушного права, в частности Монреальскую конвенцию 1999 года и Кейптаунские документы 2001 года;

настоятельно призывает государства, ратифицировавшие указанные документы, представить Генеральному секретарю копии текстов и документов, которые они использовали в процессе ратификации и реализации положений таких документов, которые могли бы служить образцом другим государствам в таком же процессе;

порукает Генеральному секретарю предпринять все практические шаги в рамках имеющихся в распоряжении Организации средств и в сотрудничестве с государствами для предоставления, по запросу, содействия государствам, сталкивающимся с трудностями в процессе ратификации и реализации положений документов воздушного права, включая организацию и участие в региональных практикумах или семинарах в целях ускорения процесса ратификации документов международного воздушного права.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Преподавание воздушного права

Ассамблея,

считая, что специальное преподавание воздушного права имеет большое значение для Организации и государств и что желательно способствовать распространению знаний в этом важном вопросе,

предлагает Совету предпринять все возможные действия с целью содействия преподаванию воздушного права в тех государствах, где оно еще не ведется;

настоятельно призывает принять надлежащие меры, которые будут способствовать достижению вышеуказанной цели;

призывает Договаривающиеся государства и заинтересованные стороны делать взносы в Фонд стипендий имени Ассада Котайта для выпускников и аспирантов учебных заведений.

ДОБАВЛЕНИЕ E

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

Ассамблея,

признавая, что в соответствии с преамбулой и статьей 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* одной из целей и задач Организации является содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

отмечая значительный рост количества и степени серьезности инцидентов, связанных с недисциплинированными или нарушающими порядок пассажирами на борту воздушных судов, выполняющих международные рейсы,

принимая во внимание последствия этих инцидентов для безопасности воздушных судов, а также пассажиров и экипажей, находящихся на борту этих воздушных судов,

учитывая тот факт, что существующее международное право, а также национальные законы и нормы во многих государствах не являются полностью адекватными для эффективного решения этой проблемы,

признавая необходимость принятия в рамках национального законодательства надлежащих мер, позволяющих государствам осуществлять преследование за совершение преступных действий и правонарушений в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов,

поощряя принятие национальных правовых норм, позволяющих государствам осуществлять юрисдикцию в отношении преследования за преступные действия и правонарушения, совершенные в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах,

на этой основе:

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства как можно скорее принять национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров, включив в них, по мере практической возможности, нижеуказанные положения;

призывает все Договаривающиеся государства преследовать в судебном порядке всех лиц, совершивших любое из правонарушений, содержащихся в принятых таким образом национальных законах и положениях, для чего они имеют юрисдикцию в соответствии с этими законами и положениями.

Типовое законодательство, касающееся некоторых правонарушений, совершенных на борту гражданских воздушных судов

Раздел 1. Нападение и другие акты, создающие препятствия экипажу на борту гражданского воздушного судна

Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- 1) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении члена экипажа, если в результате этих действий создаются препятствия для выполнения членом экипажа своих обязанностей или уменьшается способность члена экипажа выполнять эти обязанности;
- 2) отказ от выполнения законного указания командира воздушного судна или члена экипажа, сделанного от имени командира воздушного судна, с целью обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на борту любых лиц или собственности или с целью поддержания на борту порядка и дисциплины.

Раздел 2. Нападение и другие акты, создающие угрозу безопасности или нарушение должного порядка и дисциплины на борту гражданского воздушного судна

- 1) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна акты физического насилия против какого-либо лица, сексуального посягательства или растления малолетних, совершает правонарушение.

- 2) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, тем самым совершает правонарушение, если такие действия создают угрозу безопасности воздушного судна или любого находящегося на борту лица или если такие действия нарушают должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна:
 - a) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении другого лица;
 - b) умышленное повреждение или уничтожение имущества;
 - c) употребление спиртных напитков или наркотических средств, ведущее к интоксикации.

Раздел 3. Прочие правонарушения, совершаемые на борту гражданского воздушного судна

Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- 1) курение в туалете или в других местах, которое может создавать угрозу безопасности воздушного судна;
- 2) повреждение устройства обнаружения дыма или другого устройства обеспечения безопасности, установленного на борту воздушного судна;
- 3) использование портативного электронного устройства, если такое использование запрещено.

Раздел 4. Юрисдикция

1. Юрисдикция (*название государства*) распространяется на любое правонарушение, указанное в разделах 1, 2 или 3 настоящего закона, если действие, составляющее правонарушение, имело место на борту:

- 1) любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в (*название государства*); или
- 2) любого гражданского воздушного судна, сданного в аренду с экипажем или без экипажа эксплуатанту, основное место коммерческой деятельности которого находится в (*название государства*), или, если эксплуатант не имеет основного места коммерческой деятельности, постоянное местожительство которого находится в (*название государства*); или
- 3) любого гражданского воздушного судна, находящегося на территории или над территорией (*название государства*); или
- 4) любого другого гражданского воздушного судна в полете за пределами (*название государства*), если
 - a) пункт очередной посадки такого воздушного судна находится в (*название государства*);
 - b) командир воздушного судна передал подозреваемого правонарушителя компетентным полномочным органам (*название государства*), обратился к этим органам с просьбой о возбуждении судебного преследования в отношении предполагаемого правонарушителя и подтвердил, что командир или эксплуатант не обратились или не обратятся с аналогичной просьбой к любому другому государству.

2. Термин "в полете", используемый в настоящем разделе, означает период с момента включения двигателей для взлета до момента окончания послепосадочного пробега.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Практический подход к рассмотрению правовых и институциональных аспектов систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)

Ассамблея,

принимая во внимание, что в работе по глобальному внедрению систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), призванных, в частности, предоставлять критически важное с точки зрения безопасности полетов обслуживание для навигации воздушных судов, достигнут значительный прогресс после выдвижения этой концепции на Десятой Аэронавигационной конференции в 1991 году и ее широкого одобрения на Одиннадцатой Аэронавигационной конференции в 2003 году,

принимая во внимание, что существующие правовые рамки для систем CNS/ATM, а именно Чикагская конвенция, Приложения к ней, резолюции Ассамблеи (включающие, в частности, Хартию прав и обязательств, связанных с GNSS), соответствующие руководящие принципы ИКАО (включающие, в частности, Заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM), региональные навигационные планы и обмены письмами между ИКАО и государствами, эксплуатирующими группировки навигационных спутников, сделали возможным достигнутый до настоящего времени технический прогресс,

принимая во внимание, что ИКАО выделяет значительные ресурсы на изучение правовых и институциональных аспектов систем CNS/ATM в рамках Ассамблеи ИКАО, Совета, Юридического комитета, Группы юридических и технических экспертов и Исследовательской группы, а также на подбор детальной информации и глубокое ознакомление с вопросами, вызовами и проблемами, стоящими перед международным сообществом,

принимая во внимание, что необходимо учитывать региональные инициативы по выработке мер для рассмотрения любых юридических или институциональных проблем, которые могут препятствовать внедрению CNS/ATM в конкретных регионах, обеспечивая в то же время соответствие таких механизмов Чикагской конвенции,

1. *признает* важность пункта № 3 в общей программе работы Юридического комитета "Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы" и относящихся к нему резолюций или решений Ассамблеи и Совета;

2. *вновь подтверждает,* что для внедрения систем CNS/ATM не требуется изменять Чикагскую конвенцию;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам также изучить возможность использования региональных организаций для создания необходимых механизмов рассмотрения любых юридических или институциональных проблем, которые могут препятствовать внедрению CNS/ATM в конкретных регионах, обеспечивая в то же время соответствие таких механизмов Чикагской конвенции и нормам международного публичного права;

4. *выступает* за более широкое оказание технического содействия при внедрении систем CNS/ATM по линии ИКАО, региональных организаций и отраслевых структур;

5. *предлагает* Договаривающимся государствам, другим многосторонним учреждениям и частным финансовым организациям рассмотреть возможность использования дополнительных источников

финансирования для оказания содействия государствам и региональным группам при внедрении систем CNS/ATM;

6. *порукает* Генеральному секретарю следить и, при необходимости, оказывать содействие в разработке договорных рамок, к которым стороны могут присоединиться, в частности на основе структуры и модели, предложенных членами Европейской конференции гражданской авиации и другими региональными комиссиями гражданской авиации, а также норм международного права;

7. *предлагает* Договаривающимся государствам передавать региональные инициативы в Совет;

8. *порукает* Совету регистрировать такие региональные инициативы, анализировать их и как можно скорее предавать гласности (в соответствии со статьями 54, 55 и 83 Чикагской конвенции).

A7-5. Пересмотренная конституция Юридического комитета

A36-20. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

A23-2. Поправка к Чикагской конвенции относительно передачи определенных функций и обязанностей

A23-13. Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими при выполнении международных перевозок

A29-3. Глобальное согласование правил

A35-15. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)

A33-5. Подтверждение Венской конвенции о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями 1986 года

A35-2. Применение статьи IV Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения

A32-19. Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 44 *Конвенции о международной гражданской авиации*, подписанной 7 декабря 1944 года ("Чикагской конвенции"), Международная организация гражданской авиации (ИКАО) уполномочена разрабатывать принципы и методы международной аэронавигации и содействовать планированию и развитию международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что разработанная ИКАО концепция систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), использующих спутниковую технологию, была одобрена государствами и международными организациями на Десятой Аэронавигационной конференции и утверждена 29-й сессией Ассамблеи в качестве систем CNS/ATM ИКАО,

принимая во внимание, что глобальная навигационная спутниковая система (GNSS) в качестве важной составной части систем CNS/ATM предназначена для обеспечения глобальной зоны действия и использования для целей аэронавигации,

принимая во внимание, что GNSS совместима с международным правом, включая Чикагскую конвенцию, Приложения к ней и соответствующие правила, применимые к деятельности в космическом пространстве,

принимая во внимание целесообразность установления и подтверждения основополагающих правовых принципов, регулирующих обслуживание GNSS, с учетом существующей в государствах практики,

принимая во внимание, что целостность любых правовых рамок для внедрения и функционирования GNSS требует соблюдения основополагающих принципов, которые должны быть зафиксированы в хартии,

торжественно заявляет, что перечисленные ниже принципы настоящей хартии прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS, регламентируют внедрение и функционирование GNSS:

1. Государства признают, что при предоставлении и использовании обслуживания GNSS главенствующую роль играет принцип обеспечения безопасности полетов международной гражданской авиации.

2. Каждое государство и воздушные суда всех государств имеют доступ на недискриминационной основе и на единообразных условиях к использованию обслуживания GNSS, включая региональные дополнительные системы для аэронавигационного использования в пределах зоны действия таких систем.

3. a) Каждое государство сохраняет свои полномочия и ответственность в сфере осуществления контроля за производством полетов воздушных судов и обеспечения соблюдения правил безопасности полетов и других правил в своем суверенном воздушном пространстве.

b) Внедрение и эксплуатация GNSS не ущемляют и не ограничивают суверенитета, полномочий или ответственности государств в сфере управления аэронавигацией, а также опубликования и обеспечения соблюдения правил безопасности полетов. Сохраняются полномочия государств по осуществлению координации и управления связью, а также по расширению, при необходимости, спутникового аэронавигационного обслуживания.

4. Каждое государство, предоставляющее обслуживание GNSS, включая сигналы, или государство, под юрисдикцией которого предоставляется такое обслуживание, обеспечивает непрерывность,

эксплуатационную готовность, целостность, точность и надежность этого обслуживания, включая эффективные договоренности по сведению к минимуму влияния на эксплуатацию неисправностей или отказа системы и обеспечению срочного восстановления обслуживания. Такое государство обеспечивает соответствие обслуживания Стандартам ИКАО. Государства своевременно предоставляют аэронавигационную информацию о любом изменении обслуживания GNSS, которое может отразиться на предоставлении обслуживания.

5. Государства осуществляют сотрудничество в целях обеспечения максимально возможного единообразия в предоставлении и эксплуатации систем GNSS.

Государства обеспечивают соответствие региональных договоренностей принципам и правилам, изложенным в настоящей хартии, и процессу глобального планирования и внедрения GNSS.

6. Государства признают, что любые сборы за обслуживание GNSS взимаются в соответствии со статьей 15 Чикагской конвенции.

7. В целях содействия глобальному планированию и внедрению GNSS государства руководствуются принципом сотрудничества и взаимной помощи как на двусторонней, так и на многосторонней основе.

8. Каждое государство проводит свою деятельность в области GNSS с должным учетом интересов других государств.

9. Ничто в настоящей хартии не препятствует двум или более государствам совместно предоставлять обслуживание GNSS.

<p>A32-20. Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS</p>

Ассамблея,

принимая во внимание, что глобальная спутниковая навигационная система (GNSS), являющаяся важным элементом разработанных ИКАО систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), предназначена для обеспечения во всемирном масштабе критически важных с точки зрения безопасности услуг для навигации воздушных судов,

принимая во внимание, что GNSS совместима с международным правом, включая Чикагскую конвенцию, Приложения к ней и соответствующие правила, применимые к деятельности в космическом пространстве,

принимая во внимание, что сложные юридические аспекты внедрения CNS/ATM, включая GNSS, требуют дальнейшей работы со стороны ИКАО для формирования и укрепления взаимного доверия между государствами в отношении систем CNS/ATM и оказания поддержки внедрению систем CNS/ATM Договаривающимися государствами,

принимая во внимание, что Всемирная конференция по внедрению систем CNS/ATM, состоявшаяся в мае 1998 года в Рио-де-Жанейро, рекомендовала разработать долгосрочные юридические рамки для GNSS, включая рассмотрение международной конвенции, признав при этом, что в разработку таких юридических рамок могут внести вклад региональные процессы,

принимая во внимание, что рекомендации, принятые Всемирной конференцией по внедрению систем CNS/ATM, состоявшейся в мае 1998 года в Рио-де-Жанейро, а также рекомендации, сформулированные Группой юридических и технических экспертов по разработке правовых рамок применительно к GNSS (LTER), являются важным руководством для разработки и развития глобальных юридических рамок для CNS/ATM, и в частности для GNSS,

1. *признает* важность региональных инициатив, касающихся разработки юридических и институциональных аспектов GNSS;

2. *признает* срочную потребность в разработке как на региональном, так и на глобальном уровне основных юридических принципов, которые должны регулировать предоставление GNSS;

3. *признает* потребность в соответствующих долгосрочных юридических рамках для регулирования внедрения GNSS;

4. *признает* решение Совета от 10 июня 1998 года о том, чтобы уполномочить Генерального секретаря создать исследовательскую группу Секретариата по правовым аспектам систем CNS/ATM;

5. *порукает* Совету и Генеральному секретарю, действуя в рамках их соответствующей компетенции и начиная с создания исследовательской группы Секретариата:

- a) обеспечить оперативное выполнение рекомендаций Всемирной конференции по внедрению систем CNS/ATM, а также рекомендаций, сформулированных Группой LTER, особенно рекомендаций, касающихся институциональных вопросов и вопросов ответственности;
- b) рассмотреть возможность разработки соответствующих долгосрочных юридических рамок для регулирования эксплуатации систем GNSS, включая международную конвенцию по этим вопросам, а также своевременно сформулировать предложения по таким рамкам для их рассмотрения на следующей очередной сессии Ассамблеи.

A33-20. Скоординированный подход при оказании помощи в области авиационного страхования от военных рисков
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что в статье 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* говорится о цели обеспечения безопасного, регулярного, эффективного и экономичного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что трагические события 11 сентября 2001 года затронули деятельность эксплуатантов авиакомпаний во всем мире,

принимая во внимание, что в настоящее время страхование эксплуатантов авиакомпаний и других поставщиков обслуживания от военных рисков более недоступно в полном объеме на мировых рынках страхования,

принимая во внимание, что в письме государствам от 21 сентября 2001 года ИКАО призвала все свои Договаривающиеся государства принять такие меры, которые необходимы для обеспечения бесперебойного функционирования авиации и осуществления воздушных сообщений, и поддержать эксплуатантов авиакомпаний и, при необходимости, прочие стороны, дав обязательство производить страхование от рисков,

остающихся непокрытыми вследствие вышеупомянутых событий, до тех пор, пока не стабилизируются рынки страхования,

принимая во внимание, что многие Договаривающиеся государства в различных районах мира принимают меры в соответствии с этим призывом и оказывают помощь эксплуатантам авиакомпаний и другим сторонам,

принимая во внимание, что меры, принимаемые Договаривающимися государствами по оказанию помощи эксплуатантам авиакомпаний и другим сторонам, носят главным образом краткосрочный характер и отличаются друг от друга,

принимая во внимание поэтому желательность выработки скоординированного подхода при оказании кратко- и среднесрочной помощи эксплуатантам авиакомпаний и другим сторонам в области авиационного страхования от военных рисков,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства совместно заниматься выработкой более долгосрочного и скоординированного подхода к решению важной проблемы оказания помощи эксплуатантам авиакомпаний и другим поставщикам обслуживания в области авиационного страхования от военных рисков;

2. *порукает* Совету в срочном порядке создать специальную группу для рассмотрения вопросов, о которых говорится в предшествующем пункте, и представить Совету как можно скорее доклад с рекомендациями;

3. *предлагает* Совету и Генеральному секретарю принимать любые другие меры, которые будут сочтены необходимыми или желательными.

ЧАСТЬ VI. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

A36-17. Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что меры по переходу к новой политике в области технического сотрудничества принимаются и что в резолюции A33-21, подтвержденной резолюцией A35-20, Совету поручалось подготовить для рассмотрения Ассамблеей сводную резолюцию, касающуюся всех видов деятельности и программ в области технического сотрудничества,

1. *постановляет,* что прилагаемые к настоящей резолюции добавления представляют собой сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи;

2. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюции A16-7, A24-17, A26-16, A27-18, A27-20, A35-20 и A35-21.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Программа технического сотрудничества ИКАО

Ассамблея,

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

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

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

принимая во внимание, что резолюция 222 (IX)А Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций от 15 августа 1949 года, утвержденная резолюцией Генеральной Ассамблеи от 16 ноября 1949 года и одобренная резолюцией A4-20 Ассамблеи ИКАО, поручила всем организациям системы Организации Объединенных Наций в полном объеме участвовать в расширенной программе технической помощи для целей экономического развития и что ИКАО как специализированное учреждение Организации Объединенных Наций в области гражданской авиации в 1951 году начала осуществление проектов технического сотрудничества, финансируемых со специального счета Организации Объединенных Наций для технической помощи, открытого в соответствии с вышеупомянутой резолюцией,

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

принимая во внимание, что осуществление новой политики в области технического сотрудничества, одобренной 31-й сессией Ассамблеи и основанной на постепенной реализации концепции "кадрового костяка", интеграции Управления технического сотрудничества в структуру Организации и создании механизма финансирования реализации целей ИКАО, а также на новой организационной структуре Управления технического сотрудничества, введенной в 1990-е годы, позволило значительно уменьшить расходы и существенно улучшить финансовое положение Программы технического сотрудничества,

принимая во внимание, что цели новой политики подчеркивают важную роль Программы технического сотрудничества в деле выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и аэронавигационных планов (АНП) ИКАО, а также в развитии инфраструктуры гражданской авиации и людских ресурсов развивающихся стран, нуждающихся в помощи ИКАО,

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

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

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

принимая во внимание, что стандартизация и контроль за выполнением SARPS остаются важными функциями Организации и повышается роль ИКАО в обеспечении выполнения и оказании поддержки Договаривающимся государствам,

Программа технического сотрудничества

1. *признает* важную роль Программы технического сотрудничества в содействии достижению стратегических целей Организации;

2. *подтверждает*, что Программа технического сотрудничества, осуществляемая в рамках правил, положений и процедур ИКАО, является постоянным приоритетным видом деятельности ИКАО, дополняя функции Регулярной программы по оказанию государствам поддержки в эффективном выполнении SARPS и АНП, а также в развитии инфраструктуры их администраций гражданской авиации и людских ресурсов;

3. *подтверждает*, что в рамках имеющихся финансовых возможностей следует укрепить Программу технического сотрудничества ИКАО на уровне региональных бюро и полевого уровне, с тем чтобы предоставить Управлению технического сотрудничества возможность более действенно и эффективно исполнять свою роль при том условии, что не будут увеличиваться расходы на проекты;

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

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

6. *подтверждает*, что в случае возникновения финансового дефицита в Фонде расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) по итогам любого финансового года такой дефицит должен вначале покрываться из накопленного излишка в Фонде АОС, а обращение за помощью в бюджет Регулярной программы будет являться крайней мерой;

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

ИКАО как признанное учреждение в области гражданской авиации

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

9. *рекомендует* Договаривающимся государствам, имеющим двусторонние или другие поддерживаемые правительства программы помощи, рассмотреть вопрос о целесообразности использования Программы технического сотрудничества ИКАО с целью оказания содействия в осуществлении своих программ помощи в области гражданской авиации;

Расширение деятельности ИКАО в области технического сотрудничества

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

11. *подтверждает* необходимость распространения, в порядке реализации стратегических целей ИКАО, осуществляемого ИКАО технического сотрудничества на негосударственные организации (общественные или частные), непосредственно задействованные в гражданской авиации, при этом такая помощь должна охватывать, наряду с прочим, те виды деятельности, которые традиционно осуществлялись национальными администрациями гражданской авиации и которые в определенной степени приватизируются, когда государство, тем не менее, будет по-прежнему нести ответственность по Чикагской конвенции за качество предоставляемого обслуживания и его соответствие SARPS ИКАО, и *порукает* Генеральному секретарю информировать причастные полномочные органы гражданской авиации о технических аспектах проекта сразу же после начала переговоров с негосударственными организациями;

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

Соглашения о техническом сотрудничестве

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ В**Финансирование Программы технического сотрудничества**

Ассамблея,

принимая во внимание, что финансовых средств, выделяемых на оказание технической помощи в области гражданской авиации, недостаточно для удовлетворения потребностей гражданской авиации, особенно в развивающихся странах,

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

принимая во внимание, что финансирование по линии ПРООН в основном направлено на развитие секторов, не относящихся к гражданской авиации, и финансовый вклад ПРООН в деятельность гражданской авиации значительно снизился до уровня, составляющего менее 1 % от объема Программы технического сотрудничества ИКАО, хотя ПРООН по-прежнему оказывает ИКАО административную поддержку на местном уровне,

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

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

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

принимая во внимание, что Ассамблея учредила Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов для стимулирования добровольных вкладов в проекты, нацеленные на устранение недостатков в области безопасности полетов,

1. *признает и поощряет* действия, предпринятые Советом в области технической помощи, которая эффективно оказывается в рамках имеющихся ограниченных средств и с использованием всех имеющихся надлежащих источников и механизмов финансирования;

2. *предлагает* финансирующим учреждениям, государствам-донорам и другим партнерам по обеспечению развития, включая отраслевые структуры и частный сектор, придать более высокую приоритетность развитию подсектора воздушного транспорта в развивающихся странах и *поручает* Президенту Совета, Генеральному секретарю и Секретариату активизировать свои контакты с ПРООН в целях увеличения ее вклада в проекты по линии технического сотрудничества ИКАО;

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

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, сотрудничающим с источниками финансирования, обращать внимание своих представителей в этих организациях на желательность предоставления помощи по проектам в области гражданской авиации, особенно если они необходимы для обеспечения жизненно важной инфраструктуры воздушного транспорта и (или) экономического развития страны;

5. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам придавать высокую степень приоритетности развитию гражданской авиации и при изыскании для этих целей внешних источников получения помощи посредством контактов на соответствующем правительственном уровне оговаривать с финансирующими учреждениями, что они хотели бы привлечь ИКАО в качестве учреждения-исполнителя проектов в области гражданской авиации, осуществление которых может финансироваться;

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

7. *признает*, что взносы их внебюджетных источников позволят Программе технического сотрудничества расширять представление государствам услуг, связанных с обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности гражданской авиации, тем самым дополнительно способствуя достижению стратегических целей, в частности выполнению SARPS и устранению недостатков, выявленных в ходе проверок;

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

9. *настоятельно рекомендует* тем государствам, которые располагают соответствующими возможностями, выделять Программе технического сотрудничества ИКАО дополнительные средства наличными или в натуральном выражении для предоставления стипендий в области гражданской авиации;

10. *призывает* государства и других партнеров по обеспечению развития, включая отраслевые структуры и частный сектор, вносить вклад в механизм финансирования реализации целей ИКАО, который позволяет им участвовать в осуществлении проектов ИКАО в области гражданской авиации;

11. *просит* Совет предоставлять развивающимся странам консультации и помощь в получении поддержки со стороны финансирующих учреждений, государств-доноров и других партнеров по обеспечению развития в осуществлении таких региональных и субрегиональных программ ИКАО в области безопасности полетов и авиационной безопасности, как Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению

безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и Совместная программа по авиационной безопасности (CASP).

ДОБАВЛЕНИЕ С

Осуществление Программы технического сотрудничества

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства все чаще обращаются к ИКАО за предоставлением консультаций и помощи в выполнении SARPS и развитии их гражданской авиации путем укрепления их администраций, модернизации их инфраструктуры и развития их людских ресурсов,

принимая во внимание необходимость предпринятия в срочном порядке эффективных последующих и корректирующих действий по итогам проверок по линии Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) для оказания государствам помощи в устранении выявленных недостатков,

принимая во внимание, что финансирование Программы технического сотрудничества из внебюджетных источников позволяет ИКАО через ее Управление технического сотрудничества предоставлять первоначальную поддержку государствам, которым требуется помощь в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок по линии УППКБП и УППАБ,

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

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

принимая во внимание, что негосударственные организации (публичные и частные), выполняющие проекты для Договаривающихся государств в области гражданской авиации, все чаще обращаются в ИКАО через Управление технического сотрудничества за рекомендациями и помощью в традиционных областях технического сотрудничества для обеспечения соблюдения SARPS ИКАО при осуществлении проектов,

1. *обращает внимание* Договаривающихся государств, испрашивающих помощь, на преимущества, которые могут быть получены от осуществления четко определенных проектов, основанных на планах развития гражданской авиации;

2. *обращает внимание* Договаривающихся государств на помощь, предоставляемую ИКАО в рамках таких субрегиональных и региональных проектов, как COSCAP и CASP, и *настоятельно рекомендует* Совету и впредь придавать высокий приоритет организации и осуществлению таких проектов через Программу технического сотрудничества ввиду больших преимуществ, которые могут быть получены от таких проектов;

3. *настоятельно рекомендует* государствам предоставлять высокий приоритет подготовке своего национального технического, эксплуатационного и управленческого персонала гражданской авиации путем разработки всеобъемлющей программы подготовки и *напоминает* государствам о важности выделения достаточных ассигнований на такую подготовку и о необходимости надлежащего стимулирования дальнейшей работы такого персонала в соответствующих областях после завершения подготовки;

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

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

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

7. *просит* Договаривающиеся государства, и в частности развивающиеся страны, поощрять подачу заявлений имеющими данную квалификацию техническими экспертами о включении их в картотеку экспертов Программы технического сотрудничества ИКАО;

8. *поощряет* использование государствами предлагаемых Управлением технического сотрудничества на основе возмещения расходов услуг по обеспечению качества в связи с надзором за проектами, осуществляемыми третьими сторонами вне Программы технического сотрудничества ИКАО, включая рассмотрение их соответствия SARPS ИКАО;

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

A22-7. Статут Объединенной инспекционной группы

A22-11. Международная помощь в возобновлении работы международных аэропортов и соответствующих аэронавигационных средств

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что предоставление аэропортов, обслуживания в области аэронавигации, метеорологии и связи, а также предоставление других аэронавигационных средств является важным для содействия международной аэронавигации,

принимая во внимание, что имели место случаи, когда аэропорты и соответствующие аэронавигационные средства повреждались или разрушались в результате бедствий больших масштабов и государства были не в состоянии возобновить работу таких аэропортов и средств без международного сотрудничества,

принимая во внимание, что все Договаривающиеся государства заинтересованы в том, чтобы работа таких международных аэропортов и соответствующих средств была возобновлена как можно быстрее,

1. *настоятельно рекомендует* всем тем государствам, которые в состоянии это сделать, предоставить по просьбе соответствующего государства, направленной Совету, немедленную помощь этому государству в виде предоставления квалифицированного персонала и эксплуатационного оборудования с тем, чтобы обеспечить быстрое возобновление всей работы международного аэропорта, включая работу тех средств, которые были повреждены или разрушены, до тех пор, пока не будет полностью возобновлено обслуживание, обеспечиваемое в указанном государстве;

2. *порукает* Совету в возможно кратчайший срок разработать план предоставления в случае непредвиденных обстоятельств экспертов по эксплуатации и аварийного оборудования по просьбе и за счет заинтересованного государства, оказания немедленной помощи с целью быстрого возобновления работы международного аэропорта и соответствующих средств, которые были повреждены или разрушены, и этот план должен действовать до тех пор, пока в результате замены соответствующего оборудования не будет возобновлено обслуживание в соответствующем государстве;

3. *порукает* Совету использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для удовлетворения любых таких просьб со стороны государств;

4. *предлагает* всем Договаривающимся государствам выделять с этой целью, по просьбе Совета, необходимый персонал и оборудование для оказания соответствующим государствам помощи в быстром возобновлении работы международных аэропортов и соответствующих аэронавигационных средств.

A36-13, добавление D: Применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)

A36-13, добавление H: Авиационная подготовка

A36-20, добавление F: Помощь государствам в осуществлении технических мер по защите международной гражданской авиации

A22-19. Помощь и консультации при осуществлении региональных планов

A29-13. Улучшение контроля в области безопасности

A32-11. Разработка универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов

A35-6. Переход к всеобъемлющему системному подходу в отношении проверок в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)

A33-9. Устранение недостатков, выявленных в ходе реализации Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, и поощрение обеспечения гарантии качества в рамках проектов технического сотрудничества

A36-2. Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов

A35-8. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)

A35-15. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)

A32-12. Действия по реализации решений Всемирной конференции 1998 года по внедрению систем CNS/ATM

A36-7. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности и эффективности полетов

A36-9. Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации

A36-11. Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи

ЧАСТЬ VII. НЕЗАКОННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО

РЕЗОЛЮЦИИ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

A33-1. Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию

Ассамблея,

будучи свидетелем чудовищных актов терроризма, совершенных в Соединенных Штатах Америки 11 сентября 2001 года и приведших к гибели многих ни в чем не повинных людей, принесших человеческие страдания и огромные разрушения,

выражая свое глубокое сочувствие Соединенным Штатам Америки, еще более чем 70 государствам, граждане которых погибли, и семьям жертв таких беспрецедентных преступных актов,

признавая, что такие террористические акты не только противоречат основополагающим принципам гуманности, но и представляют собой акты использования гражданских воздушных судов для вооруженного нападения на цивилизованное общество и несовместимы с нормами международного права,

признавая, что новый тип угрозы, создаваемый террористическими организациями, требует от государств новых согласованных усилий и политики сотрудничества,

ссылаясь на свои резолюции A22-5, A27-9 и A32-22 об актах незаконного вмешательства и терроризма, направленных на уничтожение гражданских воздушных судов в полете,

ссылаясь на резолюцию 55/158 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о *мерах по ликвидации международного терроризма* и резолюции 1368 и 1373 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, касающиеся *осуждения международного терроризма и борьбы с ним*,

1. *решительно осуждает* эти террористические акты как противоречащие основополагающим принципам гуманности, нормам поведения общества и нарушающие нормы международного права;

торжественно

2. *заявляет,* что такие акты использования гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения противоречат букве и духу *Конвенции о международной гражданской авиации*, в частности ее преамбуле и статьям 4 и 44, и что такие акты и другие террористические акты, затрагивающие гражданскую авиацию или средства гражданской авиации, являются тяжким преступлением и нарушением международного права;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства обеспечивать в соответствии со статьей 4 Конвенции, чтобы гражданская авиация не использовалась в каких-либо целях, несовместимых с

целями Конвенции о международной гражданской авиации, и привлекать к ответственности и строго наказывать лиц, виновных в ненадлежащем использовании гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения, в том числе ответственных за планирование и организацию таких актов или за оказание помощи преступникам, их поддержку или укрывательство;

4. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства усилить сотрудничество в целях оказания содействия в расследовании таких актов и в задержании и судебном преследовании ответственных за них лиц и обеспечивать, чтобы участникам этих террористических актов, независимо от характера их участия, нигде не предоставлялось безопасного убежища;

5. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по реализации и соблюдению в полной мере многосторонних конвенций по авиационной безопасности и полному соблюдению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил ИКАО в области авиационной безопасности, осуществлять контроль за их реализацией и принимать на своей территории все надлежащие дополнительные меры безопасности, соизмеримые с уровнем угрозы, в целях предотвращения и искоренения террористических актов, затрагивающих гражданскую авиацию;

6. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства делать взносы финансовыми средствами или людскими ресурсами в созданный ИКАО механизм AVSEC для поддержки и усиления борьбы с терроризмом и незаконным вмешательством в деятельность гражданской авиации; *обращается* к Договаривающимся государствам с *призывом* согласиться на выделение специальных ассигнований для предприятия ИКАО срочных действий в области авиационной безопасности, упомянутых в пункте 7 ниже; и *порукает* Совету разработать в рамках вышеупомянутого плана действий предложения и принять соответствующие решения по обеспечению более устойчивого финансирования деятельности ИКАО в области авиационной безопасности, включая надлежащие корректирующие меры;

7. *порукает* Совету и Генеральному секретарю принять срочные меры для рассмотрения новых и возникающих угроз гражданской авиации, предусматривающие, в частности, оценку адекватности существующих конвенций по авиационной безопасности и программы ИКАО в области авиационной безопасности, пересмотр Приложения 17 и других связанных с ней Приложений к Конвенции, рассмотрение вопроса об учреждении программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением авиационной безопасности, касающейся, в частности, организации системы безопасности в аэропортах и программ обеспечения безопасности гражданской авиации, и любые другие действия, какие они могут счесть полезными или необходимыми, в том числе по линии технического сотрудничества;

8. *порукает* Совету как можно скорее и по возможности в 2001 году созвать в Монреале международную конференцию по авиационной безопасности на уровне министров в целях предотвращения и искоренения актов терроризма, затрагивающих гражданскую авиацию, и борьбы с ними, усиления роли ИКАО в принятии SARPS в области безопасности и контроля за их соблюдением и обеспечения привлечения необходимых финансовых средств, о которых говорится выше в пункте 6.

A17-1. Декларация Ассамблеи

Ассамблея,

принимая во внимание, что международный гражданский воздушный транспорт помогает установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между народами мира и способствует развитию торговли между нациями,

принимая во внимание, что акты насилия, направленные против международного гражданского воздушного транспорта и аэропортов, а также других средств и служб, используемых таким воздушным транспортом, угрожают их безопасности, серьезно нарушают международное воздушное сообщение и подрывают веру народов мира в безопасность международного гражданского воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства, отмечая возрастающее количество актов насилия против международного гражданского воздушного транспорта, серьезно озабочены надежностью и безопасностью такого гражданского воздушного транспорта,

осуждает все акты насилия, которые могут быть направлены против воздушных судов, экипажей воздушных судов и пассажиров на международном гражданском воздушном транспорте;

осуждает все акты насилия, которые могут быть направлены против персонала гражданской авиации, гражданских аэропортов и других средств и служб, используемых международным гражданским воздушным транспортом;

настоятельно призывает государства не прибегать ни при каких обстоятельствах к актам насилия, направленным против международного гражданского воздушного транспорта и аэропортов, а также других средств обслуживания такого транспорта;

настоятельно призывает государства до вступления в силу соответствующих международных конвенций принять эффективные меры с целью пресечения и предотвращения таких актов, а также обеспечить в соответствии с их национальным законодательством судебное преследование тех, кто совершает такие акты;

принимает следующую декларацию:

Ассамблея Международной организации гражданской авиации,

собравшись на чрезвычайную сессию для рассмотрения вызывающего тревогу увеличения количества актов незаконного захвата и насилия против воздушных судов международного гражданского воздушного транспорта, сооружений гражданских аэропортов и соответствующих средств и служб,

памятуя о принципах, провозглашенных в *Конвенции о международной гражданской авиации*,

признавая срочную необходимость использовать все средства Организации для предотвращения и пресечения таких актов,

торжественно

1. *осуждает* акты, которые подрывают веру, возлагаемую народами мира на воздушный транспорт;
2. *выражает* сожаление по поводу гибели людей и телесных повреждений, а также ущерба важным экономическим ресурсам, которые вызваны такими актами;
3. *осуждает* все акты насилия, которые могут быть направлены против воздушных судов, экипажей и пассажиров международного гражданского воздушного транспорта и против персонала гражданской авиации, гражданских аэропортов и других средств и служб, используемых международным гражданским воздушным транспортом;
4. *признает* срочную необходимость достижения договоренности среди государств в целях осуществления широкого международного сотрудничества в интересах обеспечения безопасности международного гражданского воздушного транспорта;

5. *просит* государства предпринять согласованные действия по борьбе со всеми актами, которые угрожают безопасному и планомерному развитию международного гражданского воздушного транспорта;

6. *просит* как можно скорее претворить в жизнь решения и рекомендации данной Ассамблеи с тем, чтобы предотвращать и пресекать такие акты.

**A33-3. Повышение эффективности ИКАО
(для решения новых проблем)**

**A34-1. Использование средств с отдельного счета,
открытого согласно пункту 3 постановляющей
части резолюции A33-27 Ассамблеи**

**ПОСТОЯННАЯ ПОЛИТИКА ИКАО,
КАСАЮЩАЯСЯ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА**

**A36-20. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО,
касающейся защиты международной гражданской
авиации от актов незаконного вмешательства**

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что в резолюции A35-9 Ассамблея решила принимать на каждой сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета о внесении поправок в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в резолюции A35-9 (добавления с А по Н включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 36-й сессии,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи;

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

3. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A35-9.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

Ассамблея,

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

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

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

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

напоминая о резолюциях А33-1 и А35-11 Ассамблеи и рекомендациях проходившей в феврале 2002 года Конференции по авиационной безопасности на уровне министров,

отмечая действия, предпринятые Советом, в частности принятие в июне 2002 года Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности и введение новых превентивных мер, укрепление средств, имеющихся у Организации, в целях противодействия новым и возникающим угрозам гражданской авиации,

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

2. *с негодованием отмечает* акты незаконного вмешательства, направленные на полное разрушение в полете гражданских воздушных судов, выполняющих коммерческие перевозки, включая любое злонамеренное использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения, и причинение гибели людям, находящимся на борту воздушного судна и на земле;

3. *вновь подтверждает,* что Международная организация гражданской авиации и Договаривающиеся государства должны и впредь придавать вопросам авиационной безопасности наивысший приоритет и выделять необходимые ресурсы;

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

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

6. *порукает* Совету продолжать на первоочередной основе свою работу относительно мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, в частности реализацию Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности, и обеспечивать, чтобы эта работа выполнялась с наивысшей эффективностью и ответственностью;

7. *приветствует* 48-процентное включение Плана действий в области авиационной безопасности в Регулярный бюджет и просит Совет рассматривать полное включение в качестве важного параметра при подготовке бюджета на трехлетний период 2011–2013 гг.;

8. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства продолжать поддерживать План действий ИКАО в области авиационной безопасности путем подписания с Организацией меморандума о добровольном финансировании, поскольку полная реализация этого плана по-прежнему будет зависеть от добровольных взносов до тех пор, пока он не будет полностью включен в Регулярный бюджет.

ДОБАВЛЕНИЕ В

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

а) Международные юридические документы

Ассамблея,

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

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, стать участниками *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год), *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Гаага, 1970 год), *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1971 год) и Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, и *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (Монреаль, 1991 год). Перечень государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводится на сайте www.icao.int в разделе ICAO Treaty Collection;

2. *призывает* государства, которые еще не стали участниками *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*, приступить, еще до ратификации, принятия, утверждения или присоединения, к реализации принципов этого документа и *призывает* государства, изготавливающие пластические взрывчатые вещества, ввести как можно скорее практику маркировки таких взрывчатых веществ;

3. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю продолжать напоминать государствам о важности вступления в число участников Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций и Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, а также *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* и оказывать необходимую помощь государствам, испытывающим трудности со вступлением в число участников этих документов.

b) *Принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений*

Ассамблея,

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

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

2. *призывает* Договаривающиеся государства принять надлежащие меры, касающиеся выдачи или уголовного преследования лиц, совершающих акты незаконного захвата воздушных судов или незаконные акты, направленные против гражданской авиации, путем принятия для этой цели соответствующих законодательных или договорных положений или усиления существующих мер и заключения соответствующих соглашений о борьбе с такими актами, предусматривающих выдачу лиц, совершающих преступные нападения на международную гражданскую авиацию.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Технические меры по обеспечению безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства требует постоянной бдительности, а также разработки и претворения в жизнь позитивных защитных мер со стороны Организации и Договаривающихся государств,

принимая во внимание, что существует очевидная необходимость укрепления безопасности на всех этапах и во всех процессах, связанных с перевозкой лиц, их ручной клади и зарегистрированного багажа, груза, почты, курьерских и срочных отправок,

принимая во внимание, что машиносчитываемые проездные документы укрепляют *безопасность*, повышая целостность документов, удостоверяющих личность путешественников и членов экипажа,

принимая во внимание, что такие машиносчитываемые проездные документы позволяют осуществлять сотрудничество между государствами на высоком уровне для усиления противодействия злоумышленному использованию паспортов, включая подделку или фальсификацию паспортов, использование действительных паспортов самозванцами, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманом путем,

принимая во внимание, что ответственность за обеспечение претворения в жизнь этих мер безопасности правительственными учреждениями, аэропортовыми властями и эксплуатантами воздушных судов лежит на Договаривающихся государствах,

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

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

1. *настоятельно призывает* Совет и впредь придавать наивысший приоритет принятию эффективных мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, соответствующих существующей угрозе безопасности международной гражданской авиации, и регулярно обновлять положения Приложения 17 к Чикагской конвенции;

2. *просит* Совет в дополнение к мандату Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ), вытекающему из *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*, завершить проведение исследований по методам обнаружения взрывчатых веществ или взрывчатых составов, особенно по маркировке вызывающих озабоченность взрывчатых веществ, помимо пластических, в целях выработки, при необходимости, соответствующего всеобъемлющего правового режима;

3. *настоятельно призывает* все государства, на индивидуальной основе и в рамках сотрудничества с другими государствами, принять все возможные меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, в частности такие меры, которые требуются или рекомендуются Приложением 17 к *Конвенции о международной гражданской авиации*, а также те меры, которые рекомендованы Советом;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по внедрению существующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил, касающихся авиационной безопасности, и контролю за их соблюдением, принимать все необходимые меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, направленных против международной гражданской авиации, и уделять соответствующее внимание инструктивному материалу, содержащемуся в Руководстве по безопасности ИКАО и размещенному ИКАО на веб-сайте ограниченного доступа;

5. *поощряет* продвижение Договаривающимися государствами вопросов авиационной безопасности как основополагающей составляющей национальных, социальных и экономических приоритетов, планирования и деятельности;

6. *призывает* Договаривающиеся государства, в рамках осуществления их суверенитета, сводить к минимуму нарушения воздушных путешествий, вызванные путаницей и непоследовательным толкованием стандартов, путем сотрудничества и координации действий с целью последовательного, эффективного и действенного выполнения положений SARPS и инструктивного материала и путем своевременного предоставления пассажирам доступной информации;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, начать выпускать только машинночитываемые паспорта в соответствии со спецификациями части 1 документа Дос 9303 не позднее 1 апреля 2010 года;

8. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю:

- a) обеспечить, чтобы положения Приложения 17 и Приложения 9 "Упрощение формальностей" были взаимно совместимыми и дополняли друг друга, не ставя под угрозу эффективность мер безопасности;
- b) когда это уместно, включать в повестку дня совещаний ИКАО вопросы, касающиеся авиационной безопасности;
- c) созывать региональные семинары по авиационной безопасности по просьбе соответствующих государств;
- d) разрабатывать и обновлять учебную программу ИКАО по авиационной безопасности и учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ);
- e) курировать и развивать сеть учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в целях поддержания учебных стандартов и обеспечения надлежащего уровня сотрудничества;
- f) продолжать анализировать потенциальные угрозы гражданской авиации и надлежащие превентивные меры, в том числе в отношении доступа персонала на охраняемые объекты, угроз неохранным зонам, ПЗРК, качественного досмотра пассажиров, багажа и грузов, защищенных каналов поставок и поставщиков услуг;

9. *предлагает* Совету поручить Генеральному секретарю обновлять и изменять через соответствующие промежутки времени Руководство по безопасности и при необходимости разработать новый инструктивный материал, в том числе подробный инструктивный материал по жидкостям, аэрозолям и гелям, с целью помочь Договаривающимся государствам в реагировании на возникновение угрозы авиации и претворении в жизнь требований и процедур, касающихся безопасности гражданской авиации;

10. *предлагает* Совету поручить Группе экспертов в ускоренном порядке пересмотреть круг своих обязанностей и основополагающих процедур в целях устранения очевидных препятствий способности Группы экспертов рассматривать весь спектр связанных с авиационной безопасностью вопросов.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Действия государств в отношении акта незаконного вмешательства

- a) *Акты незаконного вмешательства*

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что безопасность полетов воздушных судов, подвергшихся актам незаконного захвата, может быть поставлена под дополнительную угрозу в результате отказа в предоставлении аэронавигационных средств и средств обслуживания воздушного движения, блокировки взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек, а также закрытия аэропортов,

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

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

2. *ссылается* в этом отношении на соответствующие положения Чикагской, Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций и Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию;

3. *рекомендует*, чтобы государства учитывали упомянутые выше соображения при выработке своей политики и планов действий на случай актов незаконного вмешательства;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства предоставлять помощь воздушному судну, подвергшемуся акту незаконного захвата, включая предоставление аэронавигационных средств, средств обслуживания воздушного движения и разрешения на посадку;

5. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечивать, чтобы воздушное судно, подвергшееся акту незаконного захвата и совершившее посадку на его территории, задерживалось на земле, если только его вылет не диктуется важнейшей обязанностью защиты людей;

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

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства сотрудничать в целях проведения совместных ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства, а также использовать, при необходимости, опыт и возможности государства эксплуатанта, государства-изготовителя и государства регистрации воздушного судна, которое подверглось акту незаконного вмешательства, при проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа данного воздушного судна;

8. *осуждает* все случаи, когда Договаривающееся государство не выполняет своих обязательств по незамедлительному возвращению незаконно задержанного воздушного судна либо по незамедлительной выдаче или передаче компетентным полномочным органам дела в отношении любого лица, обвиняемого в совершении акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

9. *призывает* Договаривающиеся государства продолжать оказывать содействие в расследовании таких актов, а также в задержании и судебном преследовании лиц, ответственных за их совершение.

b) *Представление информации об актах незаконного вмешательства*

Ассамблея,

принимая во внимание, что представляемые государствами официальные отчеты об актах незаконного вмешательства должны содержать надежную информацию и являются основой для оценки и анализа этих актов,

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) обеспечивает успешное выполнение мандата, предусмотренного добавлением Е резолюции А35-9,

принимая во внимание, что основной задачей Организации по-прежнему является обеспечение на всемирной основе безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что содействие выполнению международных стандартов по авиационной безопасности способствует достижению этой цели,

напоминая, что основную ответственность за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации несут Договаривающиеся государства,

напоминая, что 35-я сессия Ассамблеи поручила Генеральному секретарю продолжать осуществление УППАБ, предусматривающей проведение ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности во всех Договаривающихся государствах,

принимая во внимание, что реализация УППАБ доказывает свое предназначение в качестве эффективного инструмента выявления проблем авиационной безопасности и выработки рекомендаций по их решению и что эта программа обеспечивает повышение уровня внедрения Стандартов ИКАО в области безопасности,

принимая во внимание указания, данные Советом ИКАО в ходе его 176-й сессии относительно руководящих принципов проведения в будущем проверок состояния авиационной безопасности после завершения в конце 2007 года первоначального цикла проверок УППАБ,

признавая, что эффективная реализация планов корректирующих действий государств по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок, является составным и критически важным элементом процесса проверок и достижения общей цели, предусматривающей повышение уровня авиационной безопасности во всем мире,

признавая, что продолжение УППАБ необходимо для создания взаимного доверия между Договаривающимися государствами относительно уровня авиационной безопасности и содействия надлежащему выполнению Стандартов по авиационной безопасности,

признавая важность согласованной стратегии взаимодействия с государствами, у которых выявлены существенные недостатки в области соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, и принимая во внимание создание Комиссии Секретариата высокого уровня по рассмотрению результатов проверок для оказания помощи Совету в выполнении своих обязанностей,

1. *с удовлетворением отмечает*, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) зарекомендовала себя как эффективное средство выявления проблем в области авиационной безопасности и предоставления рекомендаций по их решению;

2. *выражает* свою признательность Договаривающимся государствам за сотрудничество в процессе проведения проверок и предоставлении экспертов по авиационной безопасности, сертифицируемых в качестве проверяемых в рамках УППАБ и используемых на краткосрочной основе при проведении проверок;

3. *просит* Совет, руководствуясь принципом универсальности, обеспечить продолжение реализации УППАБ после завершения первоначального цикла проверок в конце 2007 года, учитывая при этом, что не все государства необходимо проверять с одинаковой периодичностью, уделять, по возможности, основное внимание готовности государств осуществлять соответствующий надзор на национальном уровне за деятельностью по обеспечению авиационной безопасности посредством внедрения критических элементов системы надзора в сфере авиационной безопасности и обеспечить охват будущими проверками соответствующих положений Приложения 9 "Упрощение формальностей", касающихся авиационной безопасности;

4. *просит* Совет обеспечить, чтобы оценка реализации планов корректирующих действий и впредь осуществлялась посредством проведения контрольных проверок или использования других средств;

5. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам оказывать полную поддержку ИКАО, соглашаясь на проведение проверок в установленные Организацией сроки по согласованию с соответствующими государствами, содействуя работе групп проверяющих, а также подготавливая и представляя в ИКАО соответствующий план мероприятий по устранению недостатков, выявленных в ходе проверки;

6. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, по мере целесообразности и с учетом аспектов суверенитета, предоставлять по запросу другого государства информацию о результатах проверок, проведенных ИКАО, и мерах по устранению недостатков, предпринятых государством, в котором проводилась проверка;

7. *порукает* Совету рассмотреть вопрос об обеспечении в ограниченных масштабах прозрачности результатов проводимых ИКАО проверок в сфере авиационной безопасности, надлежащим образом учитывая при этом потребность государств в получении информации о неустраненных проблемах в области авиационной безопасности, с одной стороны, и необходимость избегать широкой огласки закрытой информации о безопасности, с другой стороны;

8. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи общий доклад о ходе выполнения УППАБ.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Помощь государствам в осуществлении технических мер по защите международной гражданской авиации

Ассамблея,

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

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

1. *предлагает* Совету просить Генерального секретаря осуществлять содействие и координацию помощи и поддержки государствам, нуждающимся в совершенствовании надзора в сфере авиационной безопасности и повышении безопасности в аэропортах согласно отчетам о проверках в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ);

2. *предлагает* развитым странам оказывать помощь странам, которые не могут выполнить программы рекомендуемых технических мер по защите воздушных судов на земле и, в частности, по обслуживанию пассажиров и обработке багажа, почты и груза;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам рассмотреть вопрос о запросе помощи по линии Отдела поддержки внедрения и развития (ISD), других международных организаций, таких как Программа развития Организации Объединенных Наций и Программа технического сотрудничества, для удовлетворения своих потребностей в области технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;

4. *предлагает* Договаривающимся государствам воспользоваться краткосрочной помощью по устранению недостатков, предоставляемой в рамках программы ПВР, и проектами оказания государствам долгосрочной помощи в рамках Программы технического сотрудничества в целях устранения недостатков, выявленных в ходе проверок;

5. *настоятельно рекомендует* всем государствам, которые располагают такими возможностями, увеличить техническую, финансовую и материальную помощь странам, нуждающимся в такой помощи для повышения авиационной безопасности, в рамках полностью согласованных двусторонних и многосторонних действий по линии программы ПВР ИКАО;

6. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам использовать учебные центры по авиационной безопасности (УЦАБ) для подготовки кадров в области авиационной безопасности;

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

ДОБАВЛЕНИЕ G

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

Ассамблея,

принимая во внимание, что права и обязанности государств в соответствии с международными правовыми документами по авиационной безопасности и в соответствии с SARPS, принятыми Советом по авиационной безопасности, могли бы дополнить и усилить двустороннее сотрудничество между государствами,

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

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

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

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

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, включиться в сеть координационных центров (КЦ) по авиационной безопасности, созданную для передачи сообщений о непосредственной угрозе деятельности гражданского воздушного транспорта, в целях обеспечения в каждом государстве сети координаторов по безопасности международной авиации;

4. *настоятельно призывает* Совет содействовать, через региональные бюро, реализации инициатив, позволяющих создать технологические платформы для обмена информацией по авиационной безопасности между Договаривающимися государствами;

5. *рекомендует* Совету и впредь:

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

6. *предлагает* Совету предпринимать с необходимой срочностью и оперативностью действия по рассмотрению новых и возникающих угроз гражданской авиации и в целях смягчения последствий любых нарушений воздушных поездок в результате путаницы или непоследовательного внедрения или толкования необходимых мер путем содействия единым и последовательным мерам со стороны государств и поощрения эффективного информационного общения государств с пассажирами.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

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

1. *предлагает* Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международному агентству по атомной энергии (МАГАТЭ), Международной организации уголовной полиции (ИКПО-ИНТЕРПОЛ), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Управлению Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК), Всемирному почтовому союзу

(ВПС), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международному совету аэропортов (МСА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и другим заинтересованным сторонам продолжать сотрудничество с ИКАО в максимально возможных масштабах для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

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

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

A36-18. Финансовые взносы для осуществления Плана действий в области авиационной безопасности
--

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что угроза террористических актов, незаконный захват воздушных судов и другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, включая акты, направленные на уничтожение воздушных судов, а также акты, направленные на использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения, серьезно сказываются на безопасности, эффективности и регулярности международной гражданской авиации, ставят под угрозу жизнь людей, находящихся на борту воздушного судна и на земле, и подрывают веру народов мира в безопасность международной гражданской авиации,

ссылаясь на свою резолюцию A35-10,

одобряя принятый Советом План действий в области авиационной безопасности, предусматривающий срочное рассмотрение новых и возникающих угроз гражданской авиации, в частности учреждение Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере авиационной безопасности, касающейся, среди прочего, организации системы безопасности в аэропортах и программ обеспечения безопасности гражданской авиации, проведение оценки адекватности существующих конвенций по авиационной безопасности и пересмотр программы ИКАО в области авиационной безопасности, включая Приложение 17 и другие связанные с ней Приложения к Конвенции,

будучи убежденной, что авиационная безопасность остается крайне важной и приоритетной программой ИКАО и что в следующем трехлетнем периоде необходимо будет создавать и осуществлять программы работы с целью решения вопросов, определенных в резолюции A35-10 Ассамблеи,

отмечая, что Генеральный секретарь включил около 50 % расходов на План действий в области авиационной безопасности в бюджет Регулярной программы и что ввиду бюджетных и финансовых трудностей финансовые средства, требуемые для осуществления программы работы в области авиационной безопасности, не могут быть полностью включены в бюджет Регулярной программы на 2008–2010 гг.,

1. *выражает* свою признательность Договаривающимся государствам за их добровольные взносы на осуществление Плана действий в области авиационной безопасности в течение трехлетнего периода 2008–2010 гг. в виде людских и финансовых ресурсов, объем которых к концу 2008 года предположительно составит не менее 4,6 млн долл. США;

2. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства как можно скорее, желательно одновременно с уплатой начисленного за 2008 год взноса, делать добровольные взносы для финансирования реализации Плана действий в области авиационной безопасности, рекомендуемый уровень которых будет основан на шкале взносов, утвержденной Ассамблеей для регулярного бюджета по программам;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства заранее объявлять о добровольных взносах и вносить эти взносы в начале 2008 года в целях обеспечения надлежащего планирования и реализации Плана действий в области авиационной безопасности;

4. *настоятельно рекомендует* Совету поддержать долгосрочную стабильность Плана действий в области авиационной безопасности посредством постепенного включения соответствующих финансовых потребностей в бюджет Регулярной программы и соответственно *просит* Генерального секретаря внести конкретные предложения, касающиеся их полного включения в бюджет по программам на 2011–2013 годы;

5. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А35-10 Ассамблеи.

A27-9. Акты незаконного вмешательства, направленные на уничтожение гражданских воздушных судов в полете
--

Ассамблея,

принимая во внимание недавние акты незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации, в результате которых погибло много ни в чем не повинных людей и были уничтожены гражданские воздушные суда, и выражая свое глубочайшее сочувствие семьям всех погибших в результате этих преступных актов,

отмечая с негодованием повторяющиеся акты незаконного вмешательства, направленные на полное уничтожение гражданских воздушных судов в полете вместе со всеми находящимися на борту лицами,

признавая, что все акты незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации являются тяжким преступлением и нарушением норм международного права,

напоминая о своих резолюциях А17-1 и А27-7,

принимая во внимание резолюцию 635 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций,

1. *решительно осуждает* все недавние преступные акты уничтожения гражданских воздушных судов в полете;

2. *настоятельно рекомендует* государствам-членам активизировать свои усилия по внедрению в полном объеме разработанных ИКАО Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил, касающихся авиационной безопасности, и по принятию любых приемлемых дополнительных мер безопасности в тех случаях, когда это оправдано возрастанием степени угрозы;

3. *предлагает* государствам-членам, располагающим такими возможностями, увеличивать техническую, финансовую и материальную помощь государствам, которым она необходима для обеспечения повсеместного применения указанных положений;

4. *настоятельно предлагает* государствам-членам ускорить проведение научно-исследовательских разработок в области обнаружения взрывчатых веществ и создания оборудования для обеспечения безопасности, имея в виду их скорейшее широкое применение, и активно участвовать в создании международного режима маркировки взрывчатых веществ в целях их обнаружения;

5. *порукает* Совету принять необходимые меры для безотлагательного возобновления после окончания настоящей Ассамблеи деятельности Совета и его вспомогательных органов, направленной на скорейшую реализацию в полном объеме программы, принятой Советом в его резолюции от 16 февраля 1989 года, и предпринять любые другие действия, которые он сочтет необходимыми.

ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К НЕЗАКОННОМУ ВМЕШАТЕЛЬСТВУ

A36-19. Угроза гражданской авиации, создаваемая переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК)

Ассамблея,

выражая глубокую обеспокоенность глобальной угрозой гражданской авиации, которую представляют террористические акты, в частности угрозой, связанной с использованием переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК), других систем ракет "земля – воздух", легких вооружений и реактивных гранат,

напоминая о резолюциях 61/66 "Незаконная торговля стрелковым оружием и легкими вооружениями во всех ее аспектах", 60/77 "Предотвращение незаконной передачи переносных зенитно-ракетных комплексов, несанкционированного доступа к ним и их несанкционированного использования", 61/71 "Оказание государствам помощи в пресечении незаконного оборота и в сборе стрелкового оружия и легких вооружений" и 60/288 "Глобальная контртеррористическая стратегия Организации Объединенных Наций" Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание Международный документ, позволяющий государствам своевременно и надежно выявлять и отслеживать незаконные стрелковое оружие и легкие вооружения (A/60/88), Вассенаарское соглашение о контроле над экспортом обычных вооружений, товаров и технологий двойного назначения, элементы контроля за экспортом ПЗРК и Межамериканскую конвенцию по борьбе с незаконным изготовлением и незаконным оборотом огнестрельного оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и других связанных с ними материалов,

с удовлетворением отмечая постоянные усилия других международных и региональных организаций, направленные на выработку более всеобъемлющего и согласованного ответа на угрозу гражданской авиации, создаваемую ПЗРК,

признавая, что конкретная угроза, создаваемая ПЗРК, требует всеобъемлющего подхода и ответственной политики со стороны государств,

1. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам принять необходимые меры по осуществлению строгого и эффективного контроля над импортом, экспортом, передачей или повторной

передачей и управлением запасами ПЗРК и над соответствующим обучением и технологиями, а также по ограничению передачи возможностей производства ПЗРК;

2. *призывает* все Договаривающиеся государства к сотрудничеству на международном, региональном и субрегиональном уровнях для активизации и координации международных усилий, направленных на осуществление тщательно отобранных по критериям эффективности и затрат мер противодействия создаваемой ПЗРК угрозе и борьбу с ней;

3. *призывает* все Договаривающиеся государства принять необходимые меры к скорейшему уничтожению на своей территории несанкционированных ПЗРК;

4. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам выполнить положения Международного документа, позволяющего государствам своевременно и надежно выявлять и отслеживать незаконные стрелковое оружие и легкие вооружения, рассматриваемого в резолюции 61/66 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о незаконной торговле стрелковым оружием и легкими вооружениями, во всех его аспектах;

5. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам применять принципы, сформулированные в Элементах экспортного контроля за ПЗРК Вассенаарского соглашения;

6. *порукает* Совету просить Генерального секретаря осуществлять постоянный мониторинг угрозы гражданской авиации, создаваемой ПЗРК, и на постоянной основе разрабатывать меры противодействия этой угрозе и периодически обращаться к Договаривающимся государствам с просьбой информировать Организацию о положении с реализацией резолюции и о мерах, принятых по выполнению ее требований;

7. *объявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А35-11.

А35-2. Применение статьи IV Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения
--

Ассамблея,

признавая важность Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения для предупреждения незаконных актов против гражданской авиации,

отмечая последнее предложение Международной технической комиссии по взрывчатым веществам об изменении технического приложения к Конвенции в целях увеличения требуемой минимальной концентрации маркирующей добавки 2,3-диметил-2,3-динитробутана (DMNB) с 0,1 до 1,0 % по массе,

отмечая целесообразность сохранения единообразного режима для системы обнаружения взрывчатых веществ, в частности после внесения поправки в техническое приложение,

принимая во внимание утвержденную Советом рекомендацию Юридического комитета о том, что статья IV Конвенции должна применяться *mutatis mutandis* к взрывчатым веществам, которые не маркированы в соответствии с измененным техническим приложением,

настоятельно призывает Договаривающиеся государства ИКАО, являющиеся участниками Конвенции, применять статью IV Конвенции в своих взаимоотношениях следующим образом:

- 1) В отношении взрывчатых веществ, которые на момент изготовления отвечали требованиям, изложенным в части 2 технического приложения, но более не отвечают требованиям части 2 в связи с вышеупомянутым изменением технического приложения, а именно с увеличением минимальной концентрации маркирующей добавки DMNB с 0,1 до 1,0 % по массе, с момента вступления в силу этого изменения применяются положения пп. 2 и 3 статьи IV.
- 2) Соответственно, после вступления в силу такой поправки к части 2 технического приложения, каждое государство-участник, не высказавшее прямых возражений относительно поправки, предпринимает необходимые меры для обеспечения того, чтобы:
 - а) все имеющиеся на его территории запасы взрывчатых веществ, упомянутых в предыдущем абзаце, были уничтожены или использованы в целях, не противоречащих целям настоящей Конвенции, маркированы или лишены взрывчатых свойств в течение трех лет после вступления поправки в силу, если эти взрывчатые вещества не находятся во владении его полномочных органов, осуществляющих военные или полицейские функции; и
 - б) все находящиеся во владении его полномочных органов, осуществляющих военные или полицейские функции, запасы упомянутых в подпункте а) взрывчатых веществ, которые не включены в качестве составной части в должным образом санкционированные военные устройства, были уничтожены или использованы в целях не противоречащих целям настоящей Конвенции, маркированы или лишены взрывчатых свойств в течение 15 лет после вступления поправки в силу.
- 3) Вышеупомянутый пункт применяется к любому государству-участнику, которое снимает свое возражение в отношении поправки, с той даты, с которой оно заявляет о своем согласии быть связанным ее условиями.
- 4) Вышеупомянутые пункты применяются *mutatis mutandis* к любым будущим поправкам к техническому приложению, если какое-либо Договаривающееся государство не уведомит все другие Договаривающиеся государства и Совет о том, что оно не согласо с таким применением. Такое уведомление представляется в течение 90-дневного периода, упомянутого в п. 3 статьи VII Конвенции.

A20-1. Насильственное изменение курса и захват израильскими военно-воздушными силами ливанского гражданского воздушного судна

A22-5. Акт диверсии и разрушение кубинского гражданского воздушного судна, выполнявшего регулярный рейс в районе Карибского моря, в результате которого погибло 73 человека – пассажиры и экипаж

A35-1. Акты терроризма и уничтожение российских гражданских воздушных судов, в результате которых погибли 90 человек – пассажиры и экипажи

ЧАСТЬ VIII. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЕРСОНАЛ

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

A31-2. Повышение эффективности ИКАО

A32-1. Повышение эффективности ИКАО (меры по дальнейшему улучшению положения в течение трехлетнего периода 1999–2001 гг. и в последующие годы)

A33-3. Повышение эффективности ИКАО (для решения новых проблем)

A22-7. Статут Объединенной инспекционной группы

ОБЩАЯ КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

A1-51. Кадровая политика

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела решения, принятые Временным советом в отношении определения и разработки политики и положений, регулирующих условия службы персонала Временной организации,

принимая во внимание, что Совету необходимо определить условия службы персонала Постоянной организации,

принимая во внимание, что Ассамблея отмечает, что у Временной организации не было возможности достичь при назначении на должности в Секретариате в желательной степени интернационализма,

соответственно

1. *одобряет* в принципе кадровую политику и положения, разработанные Временным советом, и их сохранение впредь до изменения решением Совета;

2. *постановляет*, что постоянную кадровую политику и положения, регулирующие условия служб, следует разрабатывать на основе временных правил, с учетом рекомендаций по этому вопросу, содержащихся в докладе Комиссии 5 (Dос 4383, A1-AD/29);

3. *порукает* Совету установить процедуры, в соответствии с которыми специально подготовленный персонал может откомандировываться Договаривающимися государствами на работу в Секретариат, когда такая политика наилучшим образом отвечает интересам Организации.

A36-28. Ограничение сроков пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета

Ассамблея,

принимая во внимание положения резолюции ООН 51/241 "Укрепление системы Организации Объединенных Наций", единодушно принятой Генеральной Ассамблеей ООН в 1997 году, которая рекомендовала ввести единообразные четырехгодичные сроки пребывания в должности с возможностью одного продления для административных руководителей программ, фондов и других органов Ассамблеи ООН и Экономического и Социального Совета, а также призвала специализированные учреждения ООН рассмотреть вопрос о единообразных условиях и максимальных сроках службы для их административных руководителей,

принимая во внимание, что Ассамблея в соответствии со статьей 58 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год) может устанавливать правила, регламентирующие определение Советом методов назначения и освобождения от должности Генерального секретаря,

учитывая, что 2 и 9 июня 2006 года Совет принял решение о том, что Генеральный секретарь назначается на установленный срок в три-четыре года и что Генеральный секретарь, занимавший эту должность в течение двух сроков, не назначается на третий срок,

принимая во внимание, что статья 51 конкретно не определяет, сколько раз Президент Совета может переизбираться, оставляя открытой возможность установления на практике разумного предела,

признавая, что было бы желательным и уместным установить предельные сроки пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета, поскольку такой подход, предоставив занимающим эти должности лицам достаточно времени для достижения целей, установленных Советом при их вступлении в должность, позволит также обеспечить периодический приток в ИКАО свежих идей и нового опыта на высшем уровне, более разнообразных стилей руководства, культурных и региональных особенностей, обусловленных регулярной сменой занимающих высшие должности лиц,

признавая, что по тем же причинам желательно применять эти ограничения таким образом, чтобы на любой или обеих должностях Президента Совета и Генерального секретаря можно было работать не более двух полных сроков,

1. *принимает к сведению* решение Совета об ограничении двумя сроками продолжительности пребывания в должности Генерального секретаря при сохранении гибкости в части варьирования продолжительности такого срока от трех до четырех лет с учетом того, что четырехлетний срок будет применяться только в исключительных случаях;

2. *просит* Совет оставить это решение в силе;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства не выдвигать и *просит* Совет не принимать в качестве кандидата на должность Президента Совета любое лицо, которое на дату начала замещения этой должности работало два полных срока в качестве Президента;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства не выдвигать и *просит* Совет не принимать в качестве кандидата на должность Президента Совета или Генерального секретаря любое лицо, которое на дату окончания срока замещения этой должности проработало в общей сложности более двух полных сроков на обеих этих должностях.

A21-12. Комиссия по международной гражданской службе

A2-27. Привилегии и иммунитеты ИКАО

НАБОР И УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ШТАТОВ

A4-31. Национальное распределение в Секретариате

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея в соответствии со статьей 58 Конвенции может устанавливать правила, в соответствии с которыми Совет определяет порядок назначения и освобождения от должности Генерального секретаря и другого персонала Организации,

принимая во внимание, что принципы, содержащиеся в Кодексе службы ИКАО (Часть 1. Общая политика, А. Политика набора персонала), включают положение о том, что найм на работу должен осуществляться на возможно более широкой географической основе и должен быть, насколько это целесообразно, направлен на достижение равномерного распределения должностей среди граждан Договаривающихся государств во всем Секретариате,

принимая во внимание, что из доклада Совета Ассамблее (Doc 6980, A4-AD/1) очевидно, что до настоящего времени не было возможности достичь полного выполнения этих принципов и что нанятый на международной основе персонал в значительной части принадлежит к группе государств, использующих общий язык и родственных в историческом и политическом отношении,

порукает

Совету без ущерба для эффективности или исключительной ответственности, которая ложится на Генерального секретаря, принимать соответствующие меры для обеспечения равномерного распределения должностей среди граждан Договаривающихся государств в штате Организации.

A14-6. Соблюдение принципа справедливого географического представительства на должностях в Секретариате ИКАО и региональных бюро

Ассамблея,

принимая во внимание, что в статье 58 Чикагской конвенции предусматривается, что с учетом любых правил, установленных Ассамблеей, Совет определяет порядок назначения на должность сотрудников Организации,

принимая во внимание, что в настоящее время Совет изучает структуру Секретариата, политику набора персонала и условия службы,

принимая во внимание, что основная нагрузка по руководству и администрации в Секретариате ИКАО до настоящего времени ложилась на персонал, нанятый из наиболее развитых Договаривающихся государств,

принимая во внимание, что другие менее развитые Договаривающиеся государства могут вскоре иметь в большем количестве персонал, подходящий для найма на всех уровнях,

принимая во внимание, что чрезвычайно желательно, чтобы персонал из возможно большего числа этих государств принимал участие в работе Секретариата ИКАО,

постановляет, что:

1. при найме сотрудников или возобновлении контрактов следует учитывать принцип справедливого географического распределения наряду со всеми другими соответствующими факторами;
2. за исключением персонала категории общего обслуживания и службы переводов, Совет проводит политику набора, которая бы обеспечила большее количество краткосрочных контрактов первоначально продолжительностью не более трех лет с возможностью продления их время от времени на последующие периоды, не превышающие трех лет в каждом случае такого продления;
3. в случае, когда желательно нанять лицо, находящееся на правительственной службе Договаривающегося государства, Генеральный секретарь предпринимает все практические шаги для получения согласия и помощи этого государства и, если необходимо, его рекомендации относительно соответствия лица данной должности.

A24-20. Соблюдение и выполнение принципа справедливого географического представительства на должностях в Секретариате ИКАО

Ассамблея,

действуя в соответствии с резолюцией Ассамблеи A14-6, и в частности ее пунктом 2, касающимся принципа справедливого географического представительства на постах Секретариата ИКАО,

учитывая, что в высшей степени желательно соблюдать этот принцип, а также другие критерии при наборе персонала и продлении контрактов сотрудников,

признавая стремление Договаривающихся государств к достижению лучшего понимания и сотрудничества путем дальнейшего развития международного характера Организации,

вновь подтверждая общую заинтересованность Договаривающихся государств в поддержании высокого уровня технической квалификации и эффективности,

1. *постановляет*, что Совету следует на первоочередной основе:
 - a) принять меры к обеспечению более справедливого географического распределения постов в Секретариате ИКАО с тем, чтобы различные регионы мира могли, по мере возможности, получить должное представительство;
 - b) установить политику в области набора кадров, включая политику в отношении подбора, продвижения по службе, возобновления контрактов, продления срока действия контрактов, срока службы, прекращения действия назначений, а также смежных вопросов, для обеспечения принципа сбалансированного представительства граждан всех Договаривающихся государств регионов;
 - c) рассмотреть существующую практику назначений и продвижения по службе и принять принципы, политику и методы, регулирующие назначение, прекращение действия назначений, продвижение по службе, продление срока службы, возобновление и продление срока действия контрактов в отношении ключевых постов в Секретариате;
 - d) принять новые меры для эффективного и своевременного осуществления политики, методов и процедур, установленных в соответствии с подпунктами a), b), и c) выше;
 - e) представить сессии Ассамблеи в 1986 году доклад о мерах, принятых во исполнение настоящей резолюции, на основе ежегодного доклада о ходе работы, представленного ему Генеральным секретарем;
2. *предлагает* Договаривающимся государствам поощрять подготовленных кандидатов к подаче заявлений на вакантные должности в штате категории специалистов.

A36-27. Гендерное равенство

Ассамблея,

ссылаясь на различные декларации и конвенции ООН, которые содержат требование о том, чтобы государства ликвидировали дискриминацию в отношении женщин, и которые, в частности, содержат призыв к улучшению положения женщин во всех областях, а также содержат требование к государствам обеспечивать участие женщин в выработке и осуществлении правительственной политики, занятии ими государственных должностей и выполнении любых государственных функций на всех уровнях управления,

напоминая о том, что 35-я сессия Ассамблеи:

- a) отметила, что Совет будет по-прежнему следить за предпринимаемыми шагами по достижению целей и реализации плана действий в области набора и положения женщин в ИКАО;
- b) отметила, что Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоятельно рекомендовал международным организациям и специализированным учреждениям Организации Объединенных Наций, таким как ИКАО, принять программы, направленные на достижение

идеального соотношения в 50 % представительства женщин в системе Организации Объединенных Наций;

- c) поручила Генеральному секретарю разработать программу позитивных действий, аналогичную программе, касающейся справедливого географического представительства;
- d) поручила Совету внести поправку в положение о персонале 4.1 Кодекса службы ИКАО с целью отразить в нем остронедобходимую программу позитивных действий в соответствии с требованием Генерального секретаря Организации Объединенных Наций;
- e) поручила Генеральному секретарю тщательно изучить и ввести благоприятную для семейных сотрудников политику в контексте Секретариата ИКАО,

отмечая действия, уже предпринятые Генеральным секретарем в соответствии с этими директивами, и в частности то, что в положение о персонале 4.1 Кодекса службы внесена поправка, отражающая тот факт, что при назначении или повышении сотрудников в должности надлежащее внимание также уделяется обеспечению "равного представительства полов", а также произведенные назначения женщин в консультативные органы,

отмечая, что в 2006 году впервые на должность регионального директора была назначена женщина,

отмечая, что в 2007 году на должности директоров в Штаб-квартире были назначены три женщины, что повысило уровень представленности женщин на уровне директоров с 0 до 60 %,

отмечая, что за период с 31 декабря 2004 года по 31 декабря 2006 года количество назначенных на технические должности женщин возросло с 2 до 6, что соответствует увеличению с 22 до 35 % от общего числа произведенных назначений,

отмечая, что в 2006 году Генеральный секретарь учредил Консультативный орган по гендерному равенству и гендерному фактору и что в январе 2007 года этот Консультативный орган подготовил документ "Рамки политики по вопросам гендерного равенства и учета гендерной проблематики", в котором содержится ряд рекомендаций Генеральному секретарю,

отмечая, что ко всем Договаривающимся государствам обратились с просьбой содействовать в выявлении квалифицированных женщин и поощрять подачу ими заявлений на занятие должностей в Секретариате ИКАО,

соответственно:

1) *постановляет*, что:

- a) Совету следует по-прежнему следить за предпринимаемыми шагами по улучшению положения дел с обеспечением гендерного равенства в ИКАО и оказывать им поддержку, и ему также рекомендуется поддерживать предложения Генерального секретаря, вносимые в соответствии с рекомендациями Консультативного органа по гендерному равенству и гендерному фактору;
- b) ИКАО следует по-прежнему делать все возможное для обеспечения равенства полов и учета гендерного фактора, в полной мере учитывая при этом принцип равного географического представительства и то, что Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоятельно рекомендовал международным организациям и специализированным учреждениям Организации Объединенных Наций, таким как ИКАО, принять программы, направленные на достижение цели, предусматривающей обеспечение гендерного баланса 50/50 на всех уровнях;

- c) Совету и Генеральному секретарю следует продолжить совершенствование программы позитивных действий по гендерной проблематике, которую следует называть программой по гендерному равенству, с учетом текущих событий в рамках Организации Объединенных Наций, в частности, касающихся учета гендерного фактора;
- d) следует продолжить совершенствование уже внедряемой в Секретариате ИКАО более благоприятной для семейных сотрудников политики;
- 2) *вновь подтверждает* свою приверженность принципу равенства полов и учета гендерного фактора в соответствии с целями и задачами Организации Объединенных Наций, Ассамблеи ИКАО и Совета ИКАО и просит Совет представить следующей сессии Ассамблеи доклад о достигнутом в этой области;
- 3) *рекомендует* государствам назначать женщин своими представителями на Ассамблее, в Совете, а также на других совещаниях или в органах Организации.

**A36-13, добавление Т: Технический секретариат
Штаб-квартиры и региональных бюро**

A1-51, пункт 3: Откомандирование

НАЗНАЧЕНИЕ И ПРОДВИЖЕНИЕ ПО СЛУЖБЕ

A1-8. Назначение и продвижение по службе в ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 58 Конвенции о международной гражданской авиации предусматривает, что с учетом любых правил, установленных Ассамблеей ИКАО, и положений Конвенции Совет ИКАО определяет порядок назначения и освобождения от должности, подготовку, оклады, пособия и условия службы Генерального секретаря и другого персонала Организации и может нанимать на работу граждан любого Договаривающегося государства или пользоваться их услугами,

принимая во внимание, что настоящая Ассамблея считает желательным более четко определить порядок назначения и продвижения по службе сотрудников ИКАО,

принимая во внимание, что процедура, принятая Временным советом ПИКАО, в соответствии с которой были созданы советы по назначениям и продвижению по службе для рассмотрения квалификации кандидатов и представления рекомендаций в отношении назначения или продвижения по службе,

соответственно постановляет:

- a) что назначение и продвижение по службе всех сотрудников Организации, кроме Генерального секретаря, осуществляется Генеральным секретарем после рассмотрения рекомендаций советов по назначениям и продвижению по службе, которые создаются для этого Советом и состоят из

сотрудников Секретариата, которые назначаются Советом и функционируют в соответствии с правилами процедуры, установленными Советом;

- b) что назначения и продвижение на такие высшие должности, по которым Совет принимает решение, подлежат утверждению Президентом Совета.

РАЗНОЕ

A3-9. Фонд обеспечения персонала и пенсионный план

Третья Ассамблея:

5. *постановляет* облечь Совет полномочиями выбирать членов Комитета по пенсионному фонду персонала ИКАО от имени Ассамблеи в соответствии со статьей 21 Положений о пенсионном фонде персонала ООН и определять количество членов в составе этого Комитета.

A1-14, пункт 5: Ознакомительная программа ИКАО

ЧАСТЬ IX. ЯЗЫКИ И АДМИНИСТРАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

ЯЗЫКИ

A31-17. Уровень обслуживания, предоставляемого на рабочих языках ИКАО
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что предоставление и введение адекватных уровней обслуживания на рабочих языках ИКАО согласно соответствующим резолюциям и решениям Ассамблеи чрезвычайно важно для глобального распространения документации ИКАО, в частности Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), и надлежащего функционирования Организации и ее постоянных органов,

принимая во внимание, что необходимо поддерживать достигнутые к настоящему времени паритет и качество переводческого обслуживания, предоставляемого на всех рабочих языках Организации,

1. *вновь подтверждает* ранее принятые резолюции, касающиеся усиления использования рабочих языков ИКАО;
2. *постановляет*, что обеспечение паритета в части уровня и качества обслуживания на всех рабочих языках ИКАО должно быть постоянной задачей Организации;
3. *постановляет*, что введение какого-либо нового языка не должно влиять на качество обслуживания на других рабочих языках Организации;
4. *постановляет*, что Совет должен и впредь держать на контроле и рассматривать вопрос о службе перевода;
5. *порукает* Совету представить доклад на следующей очередной сессии Ассамблеи в 1998 году.

A22-30. Рассмотрение всех аспектов обеспечения переводов

Ассамблея,

принимая во внимание необходимость обеспечения эффективности работы ИКАО по всем вопросам, связанным с международной гражданской авиацией,

принимая во внимание высказанные в Исполнительном комитете замечания, которые касаются выводов Объединенной инспекционной группы, содержащихся в докладе № JIU/REP/77/5 (июль 1977 года), в отношении

увеличения стоимости обеспечения переводов и все увеличивающегося бремени обеспечения переводов для бюджетов ИКАО,

рекомендует, чтобы Совет:

1. уделял постоянное внимание всем аспектам обеспечения переводов в ИКАО;
2. рассматривал, на основе консультаций с государствами, и вносил предложения в отношении способов, благодаря которым на бюджет ИКАО не влиял бы рост расходов на обеспечение переводов;

A22-29. Использование языков в Аэронавигационной комиссии
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея на своей 21-й сессии поручила Совету изучить все финансовые аспекты, связанные с обеспечением переводов в ИКАО и, в частности, с введением дополнительных рабочих языков,

принимая во внимание, что Совет изучил этот вопрос на 83, 84 и 90-й сессиях и что в рабочем документе WP/17 он представил всеобъемлющее исследование использования языков как в ИКАО, так и в Организации Объединенных Наций и ее специализированных учреждениях, а также исследование функциональных и финансовых последствий применения принципа многоязычия,

принимая во внимание, что в соответствии с правилом 23 Правил процедуры Аэронавигационной комиссии "обсуждения в Комиссии и составление ее документации осуществляются на тех языках, которые были определены в соответствии с решением, принятым Советом",

принимая во внимание, что в то время как обсуждения в Аэронавигационной комиссии обеспечиваются синхронным переводом на четырех языках Организации, документация Комиссии подготавливается и распространяется только на одном из четырех языков, на английском,

принимая во внимание, что в соответствии с правилами 64 и 65 Постоянных правил процедуры Ассамблеи ИКАО вся подготовительная документация, а также рекомендации, резолюции и решения Ассамблеи подготавливаются и распространяются на русском, английском, испанском и французском языках, а "речи, произносимые на любом из четырех языков, переводятся на три другие языка"; что то же самое касается Совета в соответствии с правилами 56 и 57 Правил процедуры Совета; что Совет также решил в связи с применением правила 38 Правил процедуры его постоянных комитетов, что в соответствии с правилом 44 Правил процедуры Юридического комитета документация этого комитета подготавливается и распространяется на этих же языках,

принимая во внимание также, что в соответствии со статьей 51 Правил процедуры Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций официальные языки и рабочие языки Генеральной Ассамблеи также используются в ее комиссиях и подкомиссиях; что на это правило постоянно ссылаются в правилах конференций, созываемых под эгидой Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание, что это правило применяется во всех специализированных учреждениях и что, как видно из добавления С к рабочему документу WP/17, отсутствие обеспечения перевода документации Аэронавигационной комиссии является единственным исключением в системе Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание, что такая практика является вредной не только для работы членов Комиссии, но и для национальных администраций, заинтересованных в ее работе, и что изменение этой ситуации дало бы возможность государствам принимать более активное участие в одном из важных видов деятельности ИКАО,

принимая во внимание, что представляется необходимым и практически возможным пересмотреть такое положение, в то же время сохраняя сбалансированный бюджет ИКАО и ограничивая расходы, необходимые для осуществления этого, разумными пределами,

принимая во внимание, что в связи с этим необходимо, чтобы положения, которые будут предусмотрены для этого пересмотра, постепенно выполнялись,

1. *принимает решение* в принципе о подготовке и распространении рабочих документов Аэронавигационной комиссии на четырех рабочих языках Организации;

2. *порукает Совету*, в соответствии с его обязанностями согласно правилу 23 Правил процедуры Аэронавигационной комиссии, следить за ходом выполнения этого решения, прилагая все усилия к тому, чтобы сохранять и, по возможности, повышать эффективность работы Комиссии.

A16-16. Французский и испанский тексты Конвенции

A22-2. Поправка, касающаяся аутентичного русского текста Конвенции

Решение A21. Использование арабского языка в ограниченных масштабах

(см. Doc 9113, A21-EX, с. 52, пункт 44:5)

Решение A23. Использование арабского языка на сессиях Ассамблеи

(см. Doc 9311, A23-EX, т. 1, с. 18, пункт 7:29)

Решение A26. Расширение использования арабского перевода в ИКАО

(см. Doc 9489, A26-EX, с. 25, пункт 7:40)

A29-21. Усиление использования арабского языка в ИКАО

Ассамблея,

ссылаясь на решения 21, 24, 26 и 27-й сессий о принятии арабского языка и расширении его использования в ИКАО,

отмечая, что несколько арабских государств внесли добровольные взносы на усиление использования арабского языка в Организации,

отмечая стремление арабоязычных и заинтересованных государств расширить использование арабского языка во всех сферах деятельности ИКАО, включая Совет,

1. *просит* Совет и Генерального секретаря принять необходимые меры по расширению обслуживания синхронным и письменным переводом на арабском языке, в том числе в Совете, начиная с 1 января 1993 года;

2. *просит* Совет внимательно следить за реализацией этих мер в целях обеспечения использования арабского языка в ИКАО на уровне, аналогичном использованию других языков в Организации, к концу 1998 года;

3. *просит* Совет представить доклад о ходе выполнения настоящей резолюции на следующей очередной сессии Ассамблеи ИКАО.

Решение A22. Введение китайского языка в ИКАО

(см. Doc 9210, A22-EX, с. 51, пункты 17:1 и 17:2)

A31-16. Усиление использования китайского языка в ИКАО

Ассамблея,

ссылаясь на решения 22-й сессии Ассамблеи и 140-й сессии Совета о принятии китайского языка и расширении его использования в ИКАО,

отмечая, что использование китайского языка ограничивается лишь синхронным переводом на сессиях Ассамблеи и Совета,

отмечая, что Китайская Народная Республика делала добровольные взносы, направленные на усиление использования китайского языка в Организации,

отмечая важность расширения использования китайского языка во всех сферах деятельности ИКАО,

1. *просит* Совет и Генерального секретаря как можно скорее принять необходимые меры по расширению обслуживания синхронным и письменным переводом на китайском языке;

2. *просит* Совет внимательно следить за реализацией этих мер в целях обеспечения использования китайского языка в ИКАО на уровне, аналогичном использованию других языков в Организации, к концу 2001 года в рамках ресурсов Организации;

3. *просит* Генерального секретаря подготовить аутентичный текст Чикагской конвенции на китайском языке для принятия его на международной конференции в ходе следующей сессии Ассамблеи;

4. *просит* Совет представить доклад о ходе выполнения настоящей резолюции на следующей очередной сессии Ассамблеи ИКАО.

A32-2. Поправка к Конвенции о международной гражданской авиации, касающаяся аутентичного китайского текста Конвенции

A32-3. Ратификация Протокола, изменяющего заключительное положение Конвенции о международной гражданской авиации

АДМИНИСТРАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

A31-1. Официальная эмблема и печать ИКАО

A36-13, добавление D: Применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)

A36-13, добавление E: Технические руководства и циркуляры ИКАО

A1-54. Издания ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что для достижения целей Организации необходимо представлять Договаривающимся государствам в соответственно изданной форме результаты работы Организации и информацию относительно ее деятельности,

принимая во внимание, что в отношении таких издаваемых материалов Ассамблея заинтересована в том, чтобы сократить сроки издания и распространения, избежать дублирования содержания и свести до минимума расходы,

соответственно постановляет, что:

1. Организация будет в пределах бюджетных ассигнований на финансовый год регулярно издавать ежемесячный бюллетень, протоколы, стандарты, региональные руководства, многоязычные глоссарии и другие такие материалы, которые Совет по рекомендации Комитета по публикациям может считать необходимыми для выполнения задач, стоящих перед Организацией;

2. Совет устанавливает правила, регулирующие все этапы подготовки и распространения издаваемых материалов; такие правила будут определять взаимоотношения между соответствующими постоянными комитетами Совета и главным издательским органом Секретариата, несущим полную ответственность за координацию всех аспектов программы изданий;

3. Генеральный секретарь представляет Совету рекомендации для руководства при установлении таких правил, в частности, в отношении формата, оформления, объема и метода репродуцирования изданий, должным образом учитывая потребности пользующихся ими и значительную экономию, которую можно осуществить путем использования офсетной печати, установления системы постоянных заказов покупателей с целью уменьшения потерь путем местного репродуцирования некоторых изданий за пределами Канады, подготовки и широкой продажи полного индекса изданий ИКАО, установления единообразия в политике цен и назначения агентств в различных частях света для продажи изданий ИКАО.

A24-21. Публикация и распространение документации

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии с резолюцией A1-54 Ассамблея с первых дней существования Организации выражала свою заинтересованность в сокращении сроков издания и распространения публикаций и документации,

имея в виду необходимость осуществлять экономию и добиваться эффективности в работе Организации, распространении документации и проведении совещаний,

учитывая существующие правила и соглашения ИКАО, касающиеся рабочих языков,

принимая во внимание, что чрезвычайно важно действительно признать одинаковое значение принятых рабочих языков для публикаций и документации во всех областях и аспектах деятельности Организации,

принимая во внимание, что уже имеются другие резолюции Ассамблеи, предусматривающие использование языков в Аэронавигационной комиссии для безоговорочного признания принципа равенства,

принимая во внимание, что все государства должны иметь справедливые и равные возможности ознакомления с документацией, выпускаемой Организацией на различных принятых рабочих языках,

1. *принимает* основополагающий принцип одновременного распространения публикаций и документации Организации на всех рабочих языках ИКАО в соответствии с условиями, определяемыми Ассамблеей и Советом;

2. *порукает Совету:*

- a) в тесном контакте с Генеральным секретарем применять вышеупомянутый принцип одновременного распределения документов на принятых языках и пристально следить за его соблюдением;
- b) информировать последующие сессии Ассамблеи по вопросу эффективности и полного применения вышеупомянутого принципа;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам сотрудничать с Организацией в достижении целей настоящей резолюции.

A11-16. Эффективность подготовки и проведения совещаний

A16-13. Сроки созыва и место проведения очередных сессий Ассамблеи

A3-5. Рассылка документации к совещаниям ИКАО

Третья Ассамблея постановляет:

2. что Совет, насколько это практически возможно, придерживается существующей практики рассылки основной вспомогательной документации* по повестке дня совещаний по крайней мере за 90 дней до открытия совещания.

A36-13, добавление В: Аэронавигационные совещания всемирного масштаба

A36-13, добавление К: Региональные аэронавигационные совещания (RAN)

* "Основная вспомогательная документация" означает обзор Секретариатом проблемы плюс любой относящийся к данному вопросу материал, достаточно важный для включения в обзор Секретариата. Любая последующая документация, например замечания Договаривающихся государств по повестке дня, должна распространяться как можно быстрее.

ЧАСТЬ X. ФИНАНСЫ

ФИНАНСОВЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

A36-35. Изменение Финансовых положений

Ассамблея,

принимая во внимание, что Совет утвердил создание Фонда генерирования дополнительных доходов для стимулирования и обеспечения большей стабильности деятельности по генерированию доходов при одновременном улучшении транспарентности и отчетности по операциям,

принимая во внимание, что Совет утвердил принципы составления бюджета, ориентированного на конечные результаты, для лучшей увязки финансовых потребностей Организации с планируемыми результатами ее деятельности,

принимая во внимание, что Совет утвердил принятие признанных на международном уровне стандартов бухгалтерской отчетности, одобренных Организацией Объединенных Наций и Комитетом старших руководителей системы Организации Объединенных Наций к применению с 1 января 2010 года или ранее, для улучшения качества, сопоставимости и убедительности финансовой отчетности в системе Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание, что Совет одобрил дополнительные поправки к Финансовым положениям с целью уточнения и лучшего учета нынешних и будущих процессов и практики в области внедрения новой финансовой системы,

1. *постановляет*, что изложенные ниже поправки к финансовым положениям 5.2 и 6.2 утверждаются со вступлением в силу 1 января 2008 года;
2. *подтверждает* Финансовые положения, утвержденные Советом со вступлением в силу 1 января 2008 года, изложенные в добавлении к документу A36-WP/45, AD/11;
3. *отмечает*, что настоящая резолюция заменяет с 1 января 2008 года все предыдущие резолюции, касающиеся Финансовых положений (A12-35, A14-54, A14-55, A18-27, A21-35, A24-29, A32-29, A33-29 и A35-25);
4. *утверждает* приводимые ниже изменения к документу A36-WP/45, AD/11:

Финансовое положение 5.2

- с) независимо от пунктов а) и b) выше, до суммы, на которую в течение одного или нескольких финансовых годов, которые еще не представлялись Ассамблее, фактические разные поступления превышают сумму поступлений, взятых в расчет Ассамблеей при утверждении ассигнований на этот год или эти годы, чтобы покрыть расходы на проекты, связанные с эффективностью выполнения бизнес-плана Организации.

Финансовое положение 6.2

Излишек наличности определяется в виде разницы между суммой накопленного излишка, показанной в финансовых отчетах по Общему фонду, и суммой причитающихся с Договаривающихся государств выплат по взносам. Излишек наличности может использоваться для производства расходов и финансирования дефицитов в Возобновляемом фонде, созданном согласно финансовому положению 7.8, при условии утверждения Советом, за исключением случая, если излишек наличности на конец года, предшествующего году проведения Ассамблеи, ликвидируется в соответствии с решением Ассамблеи.

ВЗНОСЫ

А36-31. Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств. Принципы, которые будут применены при определении шкалы взносов

Ассамблея постановляет, что:

1. шкала взносов для распределения расходов Организации определяется на основе принципов, изложенных ниже:

а) общими принципами, определяющими основу распределения расходов среди Договаривающихся государств, являются:

- 1) платежеспособность Договаривающихся государств, измеряемая уровнем национального дохода, с учетом национального дохода на душу населения;
- 2) заинтересованность и значение Договаривающегося государства в гражданской авиации;
- 3) применение процентной системы для определения доли каждого государства в расходах Организации от общей суммы, принятой за 100 %;
- 4) установление минимального и максимального взноса;

б) в отношении принципов, изложенных в подпункте а):

- 1) процентная система отражает взносы государств с точностью до сотых;
- 2) минимальный взнос любого Договаривающегося государства равен 0,06 % за полный финансовый год;
- 3) максимальный взнос, выплачиваемый любым Договаривающимся государством в течение любого одного года, не превышает в принципе 25 % от общей суммы взносов;

с) при применении принципов, изложенных в подпункте а), учитывается следующее:

- 1) при расчете шкалы взвешенный коэффициент платежеспособности принимается равным 75 %, а заинтересованность и значение в гражданской авиации – 25 %, и из этого выводятся цифры коэффициентов для каждого государства, выраженные в виде процентов от целого;

- 2) при учете платежеспособности Договаривающихся государств только общий национальный доход и доход на душу населения рассматриваются как подлежащие количественной оценке и включению в рассчитываемую шкалу;
 - 3) корректировка на национальный доход каждого государства основывается на порядке в этом отношении, действующем в Организации Объединенных Наций на момент подготовки шкалы взносов Организации Генеральным секретарем;
 - 4) заинтересованность и значение в гражданской авиации измеряются располагаемыми тонно-километрами в регулярных воздушных перевозках каждого государства;
 - 5) располагаемым тонно-километрам придается взвешенный коэффициент, равный 75 % для международных перевозок и 25 % для внутренних перевозок;
- d) разница между максимальным взносом, определенным на основании данных принципов, и установленным максимальным взносом распределяется между остальными Договаривающимися государствами на основе тех же самых принципов;
- e) увеличение взноса государства по сравнению с предыдущим годом, выраженное в процентах от общей суммы взносов, не превышает в 2008 году 20 % взноса за предыдущий год, и никакого дополнительного принципа ограничения в последующие годы применяться не будет;
2. утвержденная шкала взносов не подлежит корректировке с целью включения взносов новых государств-членов, вступивших в Организацию в период между Ассамблеями; начисления на эти новые государства производятся в дополнение к существующей 100-процентной шкале, и взносы кредитуются в Общий фонд;
3. проекты шкалы взносов на каждый последующий трехгодичный период подготавливаются Генеральным секретарем на основе принципов, изложенных выше в пункте 1;
4. настоящая резолюция объединяет существующие принципы начисления взносов Организации и заменяет с 1 января 2008 года резолюции A21-33 и A23-24.

A26-23. Пути и средства преодоления задержек с выплатой взносов
--

Ассамблея отмечает, что:

1. в соответствии с пунктом 5 резолюции A24-28 Совет представил доклад о путях и средствах преодоления задержек с выплатой взносов, и Ассамблея рассмотрела этот вопрос,
2. хотя долгосрочная задолженность создает финансовые трудности для Организации, особую обеспокоенность вызывают задержки с выплатой взносов за текущий год, что ведет к нехватке наличных средств и ставит под угрозу выполнение Организацией своих текущих обязательств,
3. при подготовке бюджета следует принимать во внимание только процентные поступления, ожидаемые от вложения неиспользованной части Фонда оборотных средств. Другие процентные поступления, зависящие от сроков уплаты взносов Договаривающимися государствами, учитывать не следует, поскольку сроки уплаты взносов не поддаются контролю со стороны Организации,

постановляет:

1. активизировать ныне проводимую политику направления непосредственно государствам представлений о своевременной выплате взносов за текущий год, информируя их о серьезных последствиях задержек с выплатой взносов для функционирования Организации;

2. внедрить, начиная с 1 января 1987 года, систему стимулирования в целях поощрения своевременной выплаты начисленных взносов, согласно которой в соответствии со взвешенной шкалой на основе сроков и сумм выплаченных взносов за текущий год среди Договаривающихся государств будут распределяться суммы реализованного излишка в каждом из трех финансовых годов, предшествующих году проведения Ассамблеи, вплоть до максимальной суммы, равной размерам поступлений от процентов на инвестиции Организации в каждом из этих годов, а также часть нераспределенных излишков из бюджетов предыдущих лет;

3. после утверждения Ассамблеей ревизованных счетов сумма средств стимулирования, равная сумме процентных поступлений за три года, распределяется среди Договаривающихся государств в соответствии с накопленными за трехлетний период баллами стимулирования. Если сумма излишков, имеющих для распределения, меньше накопленной суммы процентных поступлений, распределению подлежит только сумма, имеющаяся для распределения. Подсчитанная таким образом соответствующая доля средств стимулирования распределяется среди Договаривающихся государств вместе с другими бюджетными излишками, распределяемыми в соответствии с финансовым положением 6.2 а).

A36-34. Фонд оборотных средств

A35-24. Взносы в Общий фонд за 2005, 2006 и 2007 годы

Ассамблея:

1. *постановляет*, что суммы, начисляемые Договаривающимся государствам в качестве взносов за 2005, 2006 и 2007 годы в соответствии со статьей 61 главы XII Конвенции, определяются согласно приведенной ниже шкале;

2. *порукает* Совету рассмотреть методику, используемую для исчисления шкалы взносов, и в частности принцип лимитирования, который определяется пунктом 1 е) постановляющей части резолюции A21-33 Ассамблеи, и представить доклад о выводах и рекомендациях на следующей сессии Ассамблеи.

	2005 %	2006 %	2007 %
Австралия	1,63	1,61	1,61
Австрия	0,72	0,71	0,71
Азербайджан	0,06	0,06	0,06
Албания	0,06	0,06	0,06
Алжир	0,07	0,07	0,07
Ангола	0,06	0,06	0,06
Андорра	0,06	0,06	0,06

	2005	2006	2007
	%	%	%
Антигуа и Барбуда	0,06	0,06	0,06
Аргентина	0,72	0,72	0,71
Армения	0,06	0,06	0,06
Афганистан	0,06	0,06	0,06
Багамские Острова	0,06	0,06	0,06
Бангладеш	0,08	0,08	0,08
Барбадос	0,06	0,06	0,06
Бахрейн	0,06	0,06	0,06
Беларусь	0,06	0,06	0,06
Белиз	0,06	0,06	0,06
Бельгия	0,82	0,81	0,81
Бенин	0,06	0,06	0,06
Болгария	0,06	0,06	0,06
Боливия	0,06	0,06	0,06
Босния и Герцеговина	0,06	0,06	0,06
Ботсвана	0,06	0,06	0,06
Бразилия	1,38	1,37	1,36
Бруней-Даруссалам	0,06	0,06	0,06
Буркина-Фасо	0,06	0,06	0,06
Бурунди	0,06	0,06	0,06
Бутан	0,06	0,06	0,06
Бывшая югославская Республика Македония	0,06	0,06	0,06
Вануату	0,06	0,06	0,06
Венгрия	0,12	0,12	0,12
Венесуэла	0,14	0,14	0,14
Вьетнам	0,06	0,06	0,06
Габон	0,06	0,06	0,06
Гаити	0,06	0,06	0,06
Гайана	0,06	0,06	0,06
Гамбия	0,06	0,06	0,06
Гана	0,06	0,06	0,06
Гватемала	0,06	0,06	0,06
Гвинея	0,06	0,06	0,06
Гвинея-Бисау	0,06	0,06	0,06
Германия	7,14	7,09	7,05
Гондурас	0,06	0,06	0,06
Гренада	0,06	0,06	0,06
Греция	0,43	0,43	0,43
Грузия	0,06	0,06	0,06
Дания	0,56	0,55	0,55
Демократическая Республика Конго	0,06	0,06	0,06

	2005 %	2006 %	2007 %
Джибути	0,06	0,06	0,06
Доминиканская Республика	0,06	0,06	0,06
Египет	0,19	0,18	0,18
Замбия	0,06	0,06	0,06
Зимбабве	0,06	0,06	0,06
Израиль	0,52	0,52	0,51
Индия	0,46	0,45	0,45
Индонезия	0,24	0,24	0,24
Иордания	0,06	0,06	0,06
Ирак	0,06	0,06	0,06
Иран (Исламская Республика)	0,16	0,15	0,15
Ирландия	0,35	0,36	0,35
Исландия	0,06	0,06	0,06
Испания	2,08	2,07	2,06
Италия	3,60	3,57	3,56
Йемен	0,06	0,06	0,06
Кабо-Верде	0,06	0,06	0,06
Казахстан	0,06	0,06	0,06
Камбоджа	0,06	0,06	0,06
Камерун	0,06	0,06	0,06
Канада	2,46	2,49	2,48
Катар	0,13	0,13	0,13
Кения	0,06	0,06	0,06
Кипр	0,06	0,06	0,06
Кирибати	0,06	0,06	0,06
Китай	1,67	1,84	2,02
Колумбия	0,23	0,23	0,23
Коморские Острова	0,06	0,06	0,06
Конго	0,06	0,06	0,06
Корейская Народно-Демократическая Республика	0,06	0,06	0,06
Коста-Рика	0,06	0,06	0,06
Кот-д'Ивуар	0,06	0,06	0,06
Куба	0,06	0,06	0,06
Кувейт	0,18	0,18	0,18
Кыргызстан	0,06	0,06	0,06
Лаосская Народно-Демократическая Республика	0,06	0,06	0,06
Латвия	0,06	0,06	0,06
Лесото	0,06	0,06	0,06
Либерия	0,06	0,06	0,06

	2005	2006	2007
	%	%	%
Ливан	0,06	0,06	0,06
Ливийская Арабская Джамахирия	0,09	0,09	0,09
Литва	0,06	0,06	0,06
Люксембург	0,31	0,35	0,34
Маврикий	0,07	0,06	0,06
Мавритания	0,06	0,06	0,06
Мадагаскар	0,06	0,06	0,06
Малави	0,06	0,06	0,06
Малайзия	0,51	0,50	0,50
Мали	0,06	0,06	0,06
Мальдивы	0,06	0,06	0,06
Мальта	0,06	0,06	0,06
Марокко	0,08	0,08	0,08
Маршалловы Острова	0,06	0,06	0,06
Мексика	1,01	1,11	1,22
Микронезия (Федеративные Штаты)	0,06	0,06	0,06
Мозамбик	0,06	0,06	0,06
Монако	0,06	0,06	0,06
Монголия	0,06	0,06	0,06
Мьянма	0,06	0,06	0,06
Намибия	0,06	0,06	0,06
Науру	0,06	0,06	0,06
Непал	0,06	0,06	0,06
Нигер	0,06	0,06	0,06
Нигерия	0,06	0,06	0,06
Нидерланды	1,88	1,87	1,86
Никарагуа	0,06	0,06	0,06
Новая Зеландия	0,34	0,34	0,34
Норвегия	0,53	0,53	0,53
Объединенная Республика Танзания	0,06	0,06	0,06
Объединенные Арабские Эмираты	0,43	0,50	0,53
Оман	0,09	0,09	0,09
Острова Кука	0,06	0,06	0,06
Пакистан	0,14	0,14	0,14
Палау	0,06	0,06	0,06
Панама	0,06	0,06	0,06
Папуа-Новая Гвинея	0,06	0,06	0,06
Парагвай	0,06	0,06	0,06
Перу	0,09	0,09	0,09
Польша	0,36	0,36	0,35
Португалия	0,42	0,42	0,42

	2005 %	2006 %	2007 %
Республика Корея	2,43	2,41	2,40
Республика Молдова	0,06	0,06	0,06
Российская Федерация	0,62	0,61	0,61
Руанда	0,06	0,06	0,06
Румыния	0,06	0,06	0,06
Сальвадор	0,06	0,06	0,06
Самоа	0,06	0,06	0,06
Сан-Марино	0,06	0,06	0,06
Сан-Томе и Принсипи	0,06	0,06	0,06
Саудовская Аравия	0,68	0,70	0,69
Свазиленд	0,06	0,06	0,06
Сейшельские Острова	0,06	0,06	0,06
Сенегал	0,06	0,06	0,06
Сент-Винсент и Гренадины	0,06	0,06	0,06
Сент-Китс и Невис	0,06	0,06	0,06
Сент-Люсия	0,06	0,06	0,06
Сербия и Черногория	0,06	0,06	0,06
Сингапур	1,25	1,26	1,25
Сирийская Арабская Республика	0,06	0,06	0,06
Словакия	0,06	0,06	0,06
Словения	0,06	0,06	0,06
Соединенное Королевство	5,64	5,60	5,57
Соединенные Штаты Америки	25,00	25,00	25,00
Соломоновы Острова	0,06	0,06	0,06
Сомали	0,06	0,06	0,06
Судан	0,06	0,06	0,06
Суринам	0,06	0,06	0,06
Сьерра-Леоне	0,06	0,06	0,06
Таджикистан	0,06	0,06	0,06
Таиланд	0,58	0,57	0,57
Того	0,06	0,06	0,06
Тонга	0,06	0,06	0,06
Тринидад и Тобаго	0,06	0,06	0,06
Тунис	0,06	0,06	0,06
Туркменистан	0,06	0,06	0,06
Турция	0,40	0,40	0,40
Уганда	0,06	0,06	0,06
Узбекистан	0,06	0,06	0,06
Украина	0,06	0,06	0,06
Уругвай	0,06	0,06	0,06
Фиджи	0,06	0,06	0,06
Филиппины	0,18	0,18	0,18

	2005	2006	2007
	%	%	%
Финляндия	0,45	0,45	0,44
Франция	5,12	5,08	5,06
Хорватия	0,06	0,06	0,06
Центральноафриканская Республика	0,06	0,06	0,06
Чад	0,06	0,06	0,06
Чешская Республика	0,16	0,15	0,15
Чили	0,30	0,30	0,30
Швейцария	1,13	1,13	1,12
Швеция	0,76	0,76	0,75
Шри-Ланка	0,07	0,07	0,07
Эквадор	0,06	0,06	0,06
Экваториальная Гвинея	0,06	0,06	0,06
Эритрея	0,06	0,06	0,06
Эстония	0,06	0,06	0,06
Эфиопия	0,06	0,06	0,06
Южная Африка	0,43	0,43	0,43
Ямайка	0,06	0,06	0,06
Япония	14,57	14,46	14,39
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

A36-32. Взносы в Общий фонд за 2008, 2009 и 2010 годы

Ассамблея:

1. *постановляет*, что суммы, начисляемые Договаривающимся государствам в качестве взносов за 2008, 2009 и 2010 годы в соответствии со статьей 61 главы XII Конвенции, определяются согласно приведенной ниже шкале.

	2008	2009	2010
	%	%	%
Австралия	1,77	1,71	1,71
Австрия	0,74	0,71	0,71
Азербайджан	0,06	0,06	0,06
Албания	0,06	0,06	0,06
Алжир	0,08	0,08	0,08
Ангола	0,06	0,06	0,06
Андорра	0,06	0,06	0,06
Антигуа и Барбуда	0,06	0,06	0,06
Аргентина	0,33	0,31	0,31
Армения	0,06	0,06	0,06

	2008 %	2009 %	2010 %
Афганистан	0,06	0,06	0,06
Багамские Острова	0,06	0,06	0,06
Бангладеш	0,08	0,08	0,08
Барбадос	0,06	0,06	0,06
Бахрейн	0,07	0,09	0,09
Беларусь	0,06	0,06	0,06
Белиз	0,06	0,06	0,06
Бельгия	0,83	0,80	0,80
Бенин	0,06	0,06	0,06
Болгария	0,06	0,06	0,06
Боливия	0,06	0,06	0,06
Босния и Герцеговина	0,06	0,06	0,06
Ботсвана	0,06	0,06	0,06
Бразилия	0,92	0,89	0,89
Бруней-Даруссалам	0,06	0,06	0,06
Буркина-Фасо	0,06	0,06	0,06
Бурунди	0,06	0,06	0,06
Бутан	0,06	0,06	0,06
Бывшая югославская Республика Македония	0,06	0,06	0,06
Вануату	0,06	0,06	0,06
Венгрия	0,14	0,19	0,19
Венесуэла	0,16	0,15	0,15
Вьетнам	0,07	0,09	0,09
Габон	0,06	0,06	0,06
Гаити	0,06	0,06	0,06
Гайана	0,06	0,06	0,06
Гамбия	0,06	0,06	0,06
Гана	0,06	0,06	0,06
Гватемала	0,06	0,06	0,06
Гвинея	0,06	0,06	0,06
Гвинея-Бисау	0,06	0,06	0,06
Германия	7,08	6,85	6,85
Гондурас	0,06	0,06	0,06
Гренада	0,06	0,06	0,06
Греция	0,46	0,44	0,44
Грузия	0,06	0,06	0,06
Дания	0,56	0,54	0,54
Демократическая Республика Конго	0,06	0,06	0,06
Джибути	0,06	0,06	0,06
Доминиканская Республика	0,06	0,06	0,06
Египет	0,17	0,16	0,16
Замбия	0,06	0,06	0,06

	2008	2009	2010
	%	%	%
Зимбабве	0,06	0,06	0,06
Израиль	0,47	0,45	0,45
Индия	0,54	0,55	0,55
Индонезия	0,29	0,28	0,28
Иордания	0,06	0,06	0,06
Ирак	0,06	0,06	0,06
Иран (Исламская Республика)	0,18	0,19	0,19
Ирландия	0,42	0,50	0,50
Исландия	0,07	0,06	0,06
Испания	2,38	2,30	2,30
Италия	3,71	3,59	3,59
Йемен	0,06	0,06	0,06
Кабо-Верде	0,06	0,06	0,06
Казахстан	0,06	0,06	0,06
Камбоджа	0,06	0,06	0,06
Камерун	0,06	0,06	0,06
Канада	2,48	2,39	2,39
Катар	0,16	0,24	0,24
Кения	0,06	0,06	0,06
Кипр	0,06	0,06	0,06
Кирибати	0,06	0,06	0,06
Китай	2,42	3,67	3,67
Колумбия	0,21	0,20	0,20
Коморские Острова	0,06	0,06	0,06
Конго	0,06	0,06	0,06
Корейская Народно-Демократическая Республика	0,06	0,06	0,06
Коста-Рика	0,06	0,06	0,06
Кот-д'Ивуар	0,06	0,06	0,06
Куба	0,07	0,07	0,07
Кувейт	0,19	0,18	0,18
Кыргызстан	0,06	0,06	0,06
Лаосская Народно-Демократическая Республика	0,06	0,06	0,06
Латвия	0,06	0,06	0,06
Лесото	0,06	0,06	0,06
Либерия	0,06	0,06	0,06
Ливан	0,06	0,06	0,06
Ливийская Арабская Джамахирия	0,06	0,06	0,06
Литва	0,06	0,06	0,06

	2008	2009	2010
	%	%	%
Люксембург	0,38	0,36	0,36
Маврикий	0,07	0,06	0,06
Мавритания	0,06	0,06	0,06
Мадагаскар	0,06	0,06	0,06
Малави	0,06	0,06	0,06
Малайзия	0,57	0,55	0,55
Мали	0,06	0,06	0,06
Мальдивы	0,06	0,06	0,06
Мальта	0,06	0,06	0,06
Марокко	0,09	0,08	0,08
Маршалловы Острова	0,06	0,06	0,06
Мексика	1,46	1,63	1,63
Микронезии (Федеративные Штаты)	0,06	0,06	0,06
Мозамбик	0,06	0,06	0,06
Монако	0,06	0,06	0,06
Монголия	0,06	0,06	0,06
Мьянма	0,06	0,06	0,06
Намибия	0,06	0,06	0,06
Науру	0,06	0,06	0,06
Непал	0,06	0,06	0,06
Нигер	0,06	0,06	0,06
Нигерия	0,06	0,06	0,06
Нидерланды	1,96	1,90	1,90
Никарагуа	0,06	0,06	0,06
Новая Зеландия	0,37	0,36	0,36
Норвегия	0,57	0,55	0,55
Объединенная Республика Танзания	0,06	0,06	0,06
Объединенные Арабские Эмираты	0,64	0,88	0,88
Оман	0,11	0,11	0,11
Острова Кука	0,06	0,06	0,06
Пакистан	0,16	0,16	0,16
Палау	0,06	0,06	0,06
Панама	0,06	0,06	0,06
Папуа-Новая Гвинея	0,06	0,06	0,06
Парагвай	0,06	0,06	0,06
Перу	0,10	0,10	0,10
Польша	0,42	0,41	0,41
Португалия	0,47	0,45	0,45
Республика Корея	2,45	2,37	2,37
Республика Молдова	0,06	0,06	0,06

	2008	2009	2010
	%	%	%
Российская Федерация	0,73	0,79	0,79
Руанда	0,06	0,06	0,06
Румыния	0,07	0,08	0,08
Сальвадор	0,06	0,06	0,06
Самоа	0,06	0,06	0,06
Сан-Марино	0,06	0,06	0,06
Сан-Томе и Принсипи	0,06	0,06	0,06
Саудовская Аравия	0,71	0,69	0,69
Свазиленд	0,06	0,06	0,06
Сейшельские Острова	0,06	0,06	0,06
Сенегал	0,06	0,06	0,06
Сент-Винсент и Гренадины	0,06	0,06	0,06
Сент-Китс и Невис	0,06	0,06	0,06
Сент-Люсия	0,06	0,06	0,06
Сербия	0,06	0,06	0,06
Сингапур	1,24	1,20	1,20
Сирийская Арабская Республика	0,06	0,06	0,06
Словакия	0,06	0,06	0,06
Словения	0,07	0,07	0,07
Соединенное Королевство	5,94	5,74	5,74
Соединенные Штаты Америки	25,00	25,00	25,00
Соломоновы Острова	0,06	0,06	0,06
Сомали	0,06	0,06	0,06
Судан	0,06	0,06	0,06
Суринам	0,06	0,06	0,06
Сьерра-Леоне	0,06	0,06	0,06
Таджикистан	0,06	0,06	0,06
Таиланд	0,56	0,54	0,54
Тимор-Лешти	0,06	0,06	0,06
Того	0,06	0,06	0,06
Тонга	0,06	0,06	0,06
Тринидад и Тобаго	0,06	0,06	0,06
Тунис	0,06	0,06	0,06
Туркменистан	0,06	0,06	0,06
Турция	0,44	0,43	0,43
Уганда	0,06	0,06	0,06
Узбекистан	0,06	0,06	0,06
Украина	0,06	0,06	0,06
Уругвай	0,06	0,06	0,06
Фиджи	0,06	0,06	0,06

	2008	2009	2010
	%	%	%
Филиппины	0,18	0,17	0,17
Финляндия	0,48	0,47	0,47
Франция	5,17	5,00	5,00
Хорватия	0,06	0,06	0,06
Центральноафриканская Республика	0,06	0,06	0,06
Чад	0,06	0,06	0,06
Черногория	0,06	0,06	0,06
Чешская Республика	0,18	0,22	0,22
Чили	0,26	0,25	0,25
Швейцария	1,00	0,97	0,97
Швеция	0,77	0,75	0,75
Шри-Ланка	0,08	0,08	0,08
Эквадор	0,06	0,06	0,06
Экваториальная Гвинея	0,06	0,06	0,06
Эритрея	0,06	0,06	0,06
Эстония	0,06	0,06	0,06
Эфиопия	0,07	0,06	0,06
Южная Африка	0,46	0,45	0,45
Ямайка	0,06	0,06	0,06
Япония	<u>12,16</u>	<u>11,75</u>	<u>11,75</u>
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

A36-30. Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции

Ассамблея:

1. *отмечает*, что
 - a) финансовые положения 6.9 и 7.5 предусматривают, что Совет, если Ассамблея не проводит сессии, определяет взносы и авансовые платежи в Фонд оборотных средств нового Договаривающегося государства при условии утверждения или изменения на следующей сессии Ассамблеи;
 - b) Совет предпринял соответствующие действия в отношении государств, которые стали членами Международной организации гражданской авиации после 35-й сессии Ассамблеи и взносы которых исчислялись, как это указано ниже;
2. *подтверждает* действия Совета в отношении исчисления взносов и авансовых платежей в Фонд оборотных средств следующих государств по указанным процентным ставкам, при этом такие ставки взносов должны применяться, начиная с указанных ниже дат:

Название нового Договаривающегося государства	Дата начала членства	Дата, с которой начисляется взнос	Ставка взноса
Тимор-Лешти	3 сентября 2005 года	1 октября 2005 года	0,06 %
Черногория	14 марта 2007 года	1 апреля 2007 года	0,06 %

БЮДЖЕТЫ

A35-22. Бюджеты на 2005, 2006 и 2007 годы

A. *Ассамблея* в отношении бюджета по программам на 2005–2006–2007 годы отмечает, что:

1. в соответствии со статьей 61 Конвенции Совет представил и Ассамблея рассмотрела ежегодные бюджетные сметы [ориентировочные сметы в отношении административных и оперативных расходов в рамках Программы технического сотрудничества (AOSC)] на 2005, 2006 и 2007 финансовые годы и
2. в соответствии со статьями 49 е) и 61 Конвенции Ассамблея утверждает бюджеты Организации.

B. *Ассамблея* в отношении Программы технического сотрудничества:

признавая, что AOSC финансируется в основном за счет поступлений от осуществления проектов, выполнение которых поручено ИКАО внешними источниками финансирования, такими как правительства и Программа развития Организации Объединенных Наций,

признавая, что Программа технического сотрудничества не может быть определена с высокой степенью точности до тех пор, пока правительства стран-доноров и стран, получающих помощь, не примут решения по соответствующим проектам,

признавая, что ввиду отмеченных выше трудностей приводимые ниже ежегодные показатели бюджета AOSC на 2005, 2006 и 2007 годы представляют собой лишь предварительные бюджетные сметы:

2005	2006	2007
6 299 000	6 051 000	5 993 000

признавая, что техническое сотрудничество является важнейшим средством содействия развитию гражданской авиации и обеспечению безопасности полетов,

признавая положение, в котором находится Программа технического сотрудничества Организации, и необходимость принятия дальнейших мер,

признавая, что в случае возникновения финансового дефицита в Фонде AOSC по итогам любого финансового года такой дефицит должен вначале покрываться из накопленного излишка в Фонде AOSC, а обращение за помощью в бюджет Регулярной программы будет являться крайней мерой,

постановляет, что настоящим утверждаются ориентировочные бюджетные сметы расходов на административное и оперативное обслуживание в рамках Программы технического сотрудничества, при этом

имеется в виду, что последующая корректировка ориентировочных бюджетных смет осуществляется в рамках ежегодных бюджетных смет АОС в соответствии с положениями статьи IX Финансовых положений при условии, что общие потребности никогда не должны превышать фонды, переданные в распоряжение Организации для этой цели.

С. Ассамблея в отношении Регулярной программы:

признавая, что, с одной стороны, увеличение спроса на ресурсы в связи с добавлением или расширением видов деятельности и неизбежным увеличением расходов приводит из года в год к увеличению бюджета и что, с другой стороны, возможности Договаривающихся государств финансировать эти увеличения не являются безграничными,

признавая необходимость того, чтобы: i) расходы по всем видам деятельности по-прежнему надлежащим образом рассматривались и контролировались; ii) новые программы или виды деятельности, вносимые в Бюджет по программам, надлежащим образом обосновывались на всех уровнях бюджета и в контексте основных целей Организации и получали широкую поддержку и гарантированное финансирование Договаривающимися государствами и iii) изыскивались и использовались альтернативные источники финансирования таким образом, чтобы это не противоречило уставным документам Организации,

постановляет:

1. на 2005, 2006 и 2007 финансовые годы настоящим санкционируются на покрытие расходов в соответствии с Финансовыми положениями и при условии соблюдения положений настоящей резолюции следующие суммы **раздельно** по каждому году:

	2005	2006	2007
I. Общая политика и руководство	1 090 000	1 118 000	1 718 000
II. Аэронавигация	9 138 000	9 314 000	9 521 000
III. Воздушный транспорт	5 363 000	5 468 000	5 561 000
IV. Юридические вопросы	1 171 000	1 123 000	1 069 000
V. Региональные и прочие программы	17 120 000	16 493 000	16 392 000
VI. Административное обеспечение	25 646 000	26 047 000	26 401 000
VII. Финансовая деятельность, внешние сношения/общественная информация и оценка программ, ревизия и анализ управленческой деятельности	3 984 000	4 081 000	4 101 000
VIII. Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов	2 007 000	3 027 000	2 599 000

Сокращение (без отрицательных последствий для деятельности в сфере безопасности полетов, авиационной

	2005	2006	2007
безопасности и охраны окружающей среды как в Штаб-квартире, так и в регионах)	<u>(850 000)</u>	<u>(851 000)</u>	<u>(851 000)</u>
ВСЕГО, САНКЦИОНИРОВАННЫЕ АССИГНОВАНИЯ	<u>64 669 000</u>	<u>65 820 000</u>	<u>66 511 000</u>

2. отдельные ежегодные общие суммы санкционированных ассигнований должны финансироваться в соответствии с Финансовыми положениями из следующих средств:

	2005	2006	2007
a) за счет взносов Договаривающихся государств, начисленных в соответствии с резолюцией о шкале взносов	58 507 000	60 407 000	60 788 000
b) за счет разных поступлений	5 162 000	5 413 000	5 723 000
c) переноса со счета программы стимулирования погашения длительной задолженности	<u>1 000 000</u>	_____	_____
ВСЕГО	<u>64 669 000</u>	<u>65 820 000</u>	<u>66 511 000</u>

3. Генеральный секретарь до конца 2004 года информирует все Договаривающиеся государства о пересмотренных ассигнованиях в бюджете Регулярной программы по основным программам, которые учитывают предлагаемое сокращение на 2,55 млн долл.

A36-29. Бюджеты на 2008, 2009 и 2010 годы

A. Ассамблея в отношении бюджета на 2008–2009–2010 годы *отмечает*, что:

1. в соответствии со статьей 61 Конвенции Совет представил и Ассамблея рассмотрела ежегодные бюджетные сметы [ориентировочные сметы в отношении административных и оперативных расходов в рамках Программы технического сотрудничества (AOSC)] на 2008, 2009 и 2010 финансовые годы;

2. в соответствии со статьями 49 е) и 61 Конвенции Ассамблея утверждает бюджеты Организации.

B. Ассамблея в отношении Программы технического сотрудничества:

признавая, что AOSC финансируется в основном за счет поступлений от осуществления проектов, выполнение которых поручено ИКАО внешними источниками финансирования, такими как правительства, Программа развития Организации Объединенных Наций и другие источники,

признавая, что Программа технического сотрудничества не может быть определена с высокой степенью точности до тех пор, пока правительства стран-доноров и стран, получающих помощь, не примут решения по соответствующим проектам,

признавая, что ввиду отмеченной выше ситуации приводимые ниже в канадских долларах ежегодные показатели бюджета AOSC на 2008, 2009 и 2010 годы представляют собой лишь предварительные бюджетные сметы:

2008	2009	2010
9 723 000	9 827 000	10 328 000

признавая, что техническое сотрудничество является одним из важных средств содействия развитию гражданской авиации и обеспечению безопасности полетов,

признавая положение, в котором находится Программа технического сотрудничества Организации, и необходимость принятия дальнейших мер,

признавая, что в случае возникновения финансового дефицита в Фонде AOSC по итогам любого финансового года такой дефицит должен вначале покрываться из накопленного излишка в Фонде AOSC, а обращение за помощью в бюджет Регулярной программы будет являться крайней мерой,

постановляет, что настоящим утверждаются ориентировочные бюджетные сметы расходов на административное и оперативное обслуживание в рамках Программы технического сотрудничества, при этом имеется в виду, что последующая корректировка ориентировочных бюджетных смет осуществляется в рамках ежегодных бюджетных смет AOSC в соответствии с положениями статьи IX Финансовых положений при условии, что общие потребности никогда не должны превышать фонды, переданные в распоряжение Организации для этой цели.

C. Ассамблея в отношении Регулярной программы:

постановляет:

1. на 2008, 2009 и 2010 финансовые годы настоящим санкционируются на покрытие расходов на нужды Регулярной программы в соответствии с Финансовыми положениями и при условии соблюдения положений настоящей резолюции следующие суммы в канадских долларах отдельно по каждому году:

	2008	2009	2010
Программа			
A. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	14 415 000	15 014 000	16 185 000
B. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ	5 019 000	6 532 000	8 778 000
C. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	1 674 000	1 672 000	1 755 000
D. ЭФФЕКТИВНОСТЬ	20 640 000	21 436 000	21 304 000
E. НЕПРЕРЫВНОСТЬ	1 951 000	2 114 000	2 046 000
F. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ	607 000	658 000	790 000
Управление и администрация	18 670 000	18 582 000	19 638 000
Поддержка Программы	14 086 000	14 001 000	14 871 000
Реорганизация	2 889 000	76 000	140 000
ВСЕГО, САНКЦИОНИРОВАННЫЕ АССИГНОВАНИЯ	79 951 000	80 085 000	85 507 000
Оперативные	79 386 000	79 692 000	85 371 000
Капитальные	565 000	393 000	136 000

2. отдельные ежегодные общие суммы санкционированных ассигнований должны финансироваться в канадских долларах в соответствии с Финансовыми положениями из следующих средств:

	2008	2009	2010
a) за счет взносов Договаривающихся государств, начисленных в соответствии с резолюцией о шкале взносов	74 184 000	74 060 000	79 204 000
b) за счет разных поступлений	1 916 000	1 917 000	1 917 000
c) за счет излишка Фонда генерирования дополнительных доходов	3 851 000	4 108 000	4 386 000
ВСЕГО	79 951 000	80 085 000	85 507 000

3. Совет рассмотрит метод начисления взносов Договаривающихся государств в соответствии с финансовым положением 6.6 с целью определить, следует ли Генеральному секретарю на регулярной основе предлагать выплачивать взносы в нескольких валютах начиная с 2008 года, учитывая необходимость эффективного управления валютными рисками, а также недопущения чрезмерных административных нагрузок для Договаривающихся государств или Секретариата.

ФОНД ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ

A36-34. Фонд оборотных средств

Ассамблея:

1. *отмечает*, что:
 - a) в соответствии с резолюцией A35-28 Совет представил доклад о достаточности объема Фонда оборотных средств и связанных с ним полномочиях на производство займов и Ассамблея рассмотрела этот вопрос;
 - b) в последние годы накопление задолженности по взносам, наряду с задержками с выплатой взносов за текущий год, все более серьезно препятствовали выполнению программы работы и создавали обстановку финансовой неопределенности;
 - c) относительно продолжительный бюджетный цикл ИКАО, составляющий три года, не может не влиять на определение разумного объема Фонда оборотных средств и полномочий производить займы, поскольку лишь Ассамблея правомочна устанавливать взносы Договаривающихся государств;
 - d) имеется установленный, с учетом количества постоянного персонала в ИКАО, несокращаемый минимум, который Организация должна выплачивать каждый месяц в виде зарплаты персоналу. Эта сумма не подлежит уменьшению в краткосрочном плане в результате корректировки программы работы,

поскольку постоянный персонал остается на своих должностях и должен получать зарплату в любом случае;

- e) в среднем к сентябрю каждого года общий объем полученных взносов был в среднем только на 5,0 % ниже, чем сумма прогнозируемых выплат, по сравнению с 17,7 % в предыдущем трехлетнем периоде;
- f) учитывая тенденции прошлого, существует лишь незначительный риск того, что объема Фонда оборотных средств может оказаться недостаточно для финансирования потребностей в 2007 году;
- g) опыт показал, что выплаты не производятся в начале года, когда они причитаются, и что ИКАО не может рассчитывать на поступление всех взносов даже к концу года, за который они начислены, и что такое неприемлемое несоблюдение некоторыми Договаривающимися государствами своих финансовых обязательств по Конвенции ведет к серьезному финансовому кризису в Организации, который может отразиться на всех Договаривающихся государствах;
- h) до тех пор, пока поступление денежной наличности будет оставаться неопределенным, ИКАО будет нуждаться в Фонде оборотных средств в качестве резервного источника, который она может использовать для погашения текущих обязательств по выплате наличности;
- i) в ноябре 2006 года Совет рассмотрел объем Фонда оборотных средств и определил, что необходимости в увеличении объема ФОС в 6,0 млн долл. в настоящее время не существует;

2. *постановляет*, что:

- a) объем Фонда оборотных средств сохраняется на уровне 6,0 млн долл.;
- b) каждый год не позднее ноября 2007, 2008, 2009 и 2010 гг. Совет рассматривает объем Фонда оборотных средств и принимает решение о целесообразности его срочного увеличения в течение этого года или в следующем году;
- c) если обоснованность этого будет установлена Советом, то объем Фонда оборотных средств устанавливается на уровне не выше 8,0 млн долл. при условии его увеличения за счет авансов, выплачиваемых новыми государствами, ставшими членами Организации после утверждения шкалы взносов. Такая корректировка Фонда оборотных средств будет основана на шкале взносов, действующей в течение того года, в отношении которого увеличение объема Фонда оборотных средств будет утверждено;
- d) Генеральный секретарь уполномочивается осуществлять, с предварительного одобрения Финансового комитета Совета, финансирование регулярных и дополнительных ассигнований, которые невозможно финансировать из Общего фонда и Фонда оборотных средств, путем заимствования из внешних источников сумм, необходимых для выполнения срочных обязательств Организации, и Генеральному секретарю поручается возмещать такие суммы в кратчайшие сроки; общая сумма такой задолженности Организации никогда не должна превышать 3,0 млн долл. в течение трехлетнего периода;
- e) Совет представляет следующей очередной сессии Ассамблеи доклад:
 - i) о достаточности объема Фонда оборотных средств с учетом опыта, накопленного в 2007, 2008 и 2009 гг.;

- ii) о том, указывает ли финансовое состояние Общего фонда и Фонда оборотных средств на необходимость производить начисления на Договаривающиеся государства ввиду дефицита наличности, вызванного задолженностью по взносам;
 - iii) об адекватности суммы, предусматриваемой полномочиями производить займы;
 - f) резолюция А35-28 утрачивает силу и заменяется настоящей резолюцией;
3. *настоятельно призывает:*
- 1) все Договаривающиеся государства выплачивать свои взносы как можно раньше в течение года, за который они причитаются, что позволит Организации уменьшить вероятность использования Фонда оборотных средств и внешних займов;
 - 2) Договаривающиеся государства, имеющие задолженность, выполнить свои обязательства перед Организацией в кратчайшие сроки, как это предусматривается в резолюции А36-33.

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ВЗНОСАМ

А36-33. Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 62 *Конвенции о международной гражданской авиации* предусматривает, что Ассамблея может приостановить право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое не выполняет в пределах разумного срока своих финансовых обязательств перед Организацией,

принимая во внимание, что согласно статье 6.5 *Финансовых положений ИКАО* взносы Договаривающихся государств считаются причитающимися и подлежащими выплате полностью первого числа финансового года, к которому они относятся,

отмечая, что в последние годы сумма накопившейся задолженности по взносам существенно возросла и наряду с задержками с уплатой взносов за текущий год является препятствием для выполнения программы работы и создает серьезные трудности с движением наличности,

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, имеющие задолженность, принять соответствующие меры для ликвидации своей задолженности,

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства и, в особенности, государства, избранные в Совет, принять все необходимые меры по своевременной уплате своих взносов,

постановляет, что с 1 января 2008 года:

1. всем Договаривающимся государствам следует признать необходимость выплачивать свои взносы в начале того года, за который они причитаются, с тем чтобы Организация не сталкивалась с необходимостью использования Фонда оборотных средств для покрытия недостатка;

2. Совету следует поручить Генеральному секретарю направлять всем Договаривающимся государствам не менее трех раз в год графики с указанием текущих сумм, причитающихся за текущий год и до 31 декабря предыдущего года;

3. Совет наделяется полномочиями обсудить и заключить договоренности с Договаривающимися государствами, имеющими задолженность по взносам за три года или более, о погашении накопившейся задолженности перед Организацией; о любых случаях погашения такой задолженности или договоренностях должен представляться доклад очередной сессии Ассамблеи;

4. всем Договаривающимся государствам, имеющим задолженность по взносам за три года или более, следует:

a) произвести незамедлительно выплату суммы задолженности по авансам в Фонд оборотных средств, взносам за текущий год и частичному погашению своей задолженности в размере не менее 2000 долл., причем такая минимальная сумма должна возрастать пропорционально в случае государств, на которые начисляется взнос выше минимального по шкале ИКАО;

b) заключить в течение 6 мес со дня производства выплаты, упомянутой выше в подпункте a), если они еще не сделали этого, соглашение с Организацией о погашении остатка задолженности, причем такое соглашение должно предусматривать полную ежегодную выплату их текущих взносов и остатка задолженности по частям в течение периода, не превышающего 10 лет, причем такой период, по усмотрению Совета, может быть продлен максимально до 20 лет в особых случаях, охватывающих те Договаривающиеся государства, которые Организация Объединенных Наций относит к категории наименее развитых стран;

5. Совету следует еще больше активизировать проводимую в настоящее время политику поощрять Договаривающиеся государства, имеющие задолженность, вносить предложения о ее урегулировании в целях ликвидации задолженности по взносам за длительный срок в соответствии с вышеизложенными положениями пункта 4 постановляющей части с полным учетом экономического положения соответствующих государств, включая предусмотренную положениями статьи 6.6 Финансовых положений возможность выплаты в других валютах в пределах возможностей использования таких валют Генеральным секретарем;

6. приостанавливается право голоса в Ассамблее и в Совете тех Договаривающихся государств, задолженность которых равняется общей сумме начисленных взносов за три предыдущих финансовых года или превышает ее, и тех Договаривающихся государств, которые не соблюдают соглашений, заключенных в соответствии с пунктом 4 b) постановляющей части выше; приостановление права голоса отменяется немедленно после выплаты предусмотренных соглашениями сумм задолженности;

7. право голоса Договаривающегося государства, приостановленное в соответствии с пунктом 6 постановляющей части, может быть также восстановлено на основании решения Ассамблеи, если:

a) оно уже заключило с Советом соглашение, предусматривающее покрытие непогашенных обязательств и выплату текущих взносов, и выполнило условия этого соглашения, или

b) Ассамблея будет убеждена, что государство продемонстрировало готовность достичь справедливого урегулирования его финансовых обязательств перед Организацией;

8. любое государство, право голоса которого было приостановлено Ассамблеей в соответствии со статьей 62 Конвенции, может добиться его восстановления Советом в соответствии с положениями, обусловленными в пункте 7 а) постановляющей части выше, при условии, что с его стороны была продемонстрирована готовность достичь справедливого урегулирования его финансовых обязательств перед Организацией;

9. вводятся следующие дополнительные меры в отношении Договаривающихся государств, право голоса которых приостановлено в соответствии со статьей 62 Конвенции:

- a) потеря права проводить на своей территории совещания, конференции, семинары и практикумы, которые полностью или частично финансируются из бюджета Регулярной программы;
- b) право получать бесплатно только ту документацию, которая предоставляется государствам, не являющимся Договаривающимися, включая документацию на электронных носителях, и любые другие документы, которые необходимы для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности международной авионавигации;
- c) потеря гражданами или представителями права выдвигаться кандидатами на занятие выборных должностей;
- d) в целях набора на должности в Секретариате при прочих равных условиях кандидаты из государств, имеющих задолженность, будут рассматриваться наравне с кандидатами из государства, которое уже достигло желательного уровня представленности (при равных условиях с точки зрения принципа географической представленности), даже если они и не достигли этого уровня;
- e) потеря права участвовать в ознакомительном курсе ИКАО;

10. правом избрания в Совет, комитеты и органы будут обладать только государства, не имеющие невыплаченной задолженности по взносам, помимо задолженности за текущий год;

11. Совету следует поручить Генеральному секретарю в течение следующего трехлетия контролировать и анализировать действенность существующих стимулов погашения задолженности за длительный срок и, при необходимости, подготовить к следующей очередной сессии Ассамблеи предложения о мерах, направленных на снижение задолженности по взносам;

12. Совету следует поручить Генеральному секретарю докладывать Совету о любом государстве, право голоса которого считается приостановленным, и о любой отмене приостановления права голоса согласно пункту 6 и соответственно применять меры, предусматриваемые в пункте 9;

13. настоящая резолюция заменяет резолюцию A35-26 Ассамблеи.

A35-27. Стимулирование погашения задолженности за длительный срок
--

Ассамблея,

ссылаясь на выразившуюся на предыдущих сессиях Ассамблеи обеспокоенность ростом задолженности по взносам,

вновь заявляя о необходимости уплаты всеми Договаривающимися государствами своих взносов к той дате, на которую они причитаются,

принимая к сведению, что в соответствии с резолюцией А35-26 Ассамблеи было приостановлено право голоса ряда государств в Ассамблее и Совете,

вновь подтверждая исключительную важность участия всех государств в деятельности Организации,

принимая к сведению, что излишек наличности традиционно распределялся среди тех Договаривающихся государств, которые выплачивали свои взносы за финансовые годы, за которые этот излишек определен,

желая поощрить погашение государствами своей задолженности и одновременно создать для этого стимулы,

постановляет:

1. распределять излишек наличности только среди тех Договаривающихся государств, которые на дату распределения излишка уплатили свои взносы за финансовые годы, за которые этот излишек определен, и прекратить право на получение излишка государств, имеющих задолженность за соответствующие годы, за исключением государств, заключивших соглашения и выполняющих условия своих соглашений;

2. Договаривающиеся государства, которые имеют задолженность за три полных года или более и которые либо имеют, либо заключают соглашения об урегулировании задолженности за длительный срок и выполняют условия этих соглашений, получают свою долю излишка наличности, несмотря на то, что они не уплатили взносы за финансовые годы, за которые этот излишек определен;

3. с 1 января 2005 года только та часть выплаты, поступающей от Договаривающегося государства, которая превышает сумму взносов за три предыдущих года и всех частичных выплат, причитающихся по соглашениям, заключенным в соответствии с пунктом 4 постановляющей части резолюции А35-26 Ассамблеи, откладывается на отдельный счет для финансирования расходов по осуществлению деятельности в области обеспечения авиационной безопасности и новых, незапланированных проектов, связанных с безопасностью полетов, и (или) для повышения эффективности исполнения программ ИКАО, и эти действия должны находиться под контролем Совета и доводиться до сведения следующей очередной сессии Ассамблеи;

4. поручить Совету внимательно следить за вопросом неуплаченных взносов и оценивать влияние систем стимулирования на погашение государствами задолженности по взносам и представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о результатах предпринятых ими усилий, включая другие подлежащие рассмотрению меры;

5. настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-27 Ассамблеи.

А34-1. Использование средств с отдельного счета, открытого согласно пункту 3 постановляющей части резолюции А33-27 Ассамблеи

Ассамблея,

отмечая, что согласно пункту 3 постановляющей части резолюции А33-27 Ассамблеи выплаты, поступающие от Договаривающихся государств, имеющих задолженность за три года или более, будут откладываться на отдельный счет для финансирования расходов по осуществлению деятельности в области обеспечения авиационной безопасности и новых незапланированных проектов, связанных с безопасностью

полетов, и (или) для повышения эффективности исполнения программ ИКАО, и эти действия должны находиться под контролем Совета и доводиться до сведения следующей очередной сессии Ассамблеи,

напоминая, что резолюция А33-10 Ассамблеи одобряет концепцию Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), предусматривающую финансирование проектов, связанных с безопасностью полетов, для которых государства не могут иным образом предоставить или получить необходимые финансовые ресурсы и основной сферой применения которых является устранение связанных с безопасностью полетов недостатков, выявленных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), которая является одним из элементов Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП),

напоминая также, что в подпункте а) пункта 5 постановляющей части резолюции А33-10 Ассамблея рекомендует Договаривающимся государствам рассмотреть вопрос о добровольных взносах для финансирования подготовительной работы по учреждению ММФБП,

отмечая, что Совет на своих 167-й и 168-й сессиях рассмотрел вопрос об использовании финансовых средств с отдельного счета, открытого согласно пункту 3 постановляющей части резолюции А33-27, для финансирования, в частности, деятельности в области авиационной безопасности и ММФБП,

отмечая, что для надлежащего функционирования ИКАО необходимо, чтобы Договаривающиеся государства выплачивали свои взносы в установленный срок, и что использование средств с отдельного счета не должно создавать стимула для Договаривающихся государств к задержке выплаты взносов, чтобы направлять такие взносы на конкретные цели,

принимая во внимание мнение Совета о том, что следует предложить чрезвычайной сессии Ассамблеи принять политическое решение без ущерба для вышеупомянутых резолюций об использовании финансовых средств, находящихся в настоящее время на отдельном счете,

на этой основе:

1. *соглашается* использовать в разовом порядке финансовые средства, хранимые в настоящее время согласно пункту 3 постановляющей части резолюции А33-27 Ассамблеи, в размере 3,14 млн долл. США плюс начисленные проценты следующим образом:

- a) одну треть от общей суммы таких средств на финансирование расходов по осуществлению деятельности в области авиационной безопасности общего характера, проводимой в интересах всех или значительного числа Договаривающихся государств;
- b) одну треть от общей суммы таких средств на финансирование расходов по повышению эффективности исполнения программ ИКАО, включая УППКБП, и
- c) одну треть от общей суммы таких средств на финансирование мероприятий, связанных с созданием, функционированием и административным обеспечением ММФБП, включая, полностью или частично, экспериментальные проекты, которые должны осуществляться под эгидой ММФБП в интересах определенной группы или групп государств на региональном или субрегиональном уровне, но ни в коем случае не для предоставления какому-либо одному государству в качестве единственного заемщика или получателя субсидии по линии ММФБП;

2. вновь *подтверждает*, что такие действия находятся под контролем Совета и доводятся до сведения следующей очередной сессии Ассамблеи;

3. *соглашается* в этой связи рассмотреть данный вопрос на следующей очередной сессии Ассамблеи, которая состоится в 2004 году;

4. *призывает* все Договаривающиеся государства рассмотреть вопрос о добровольных взносах для финансирования деятельности по учреждению ММФБП.

A36-34. Фонд оборотных средств

СЧЕТА И РЕВИЗИЯ

A36-36. Утверждение счетов Организации за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним

Ассамблея,

принимая во внимание, что счета Организации за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы и ревизионные отчеты по ним, представленные Генеральным ревизором Канады – членом Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающим в качестве внешнего ревизора ИКАО, были представлены Ассамблее после распространения среди Договаривающихся государств,

принимая во внимание, что Совет рассмотрел ревизионные отчеты и представил их на рассмотрение Ассамблее, и

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 49 f) главы VIII Конвенции были рассмотрены расходы,

1. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 2004 финансовый год, а также замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

2. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 2005 финансовый год, а также замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

3. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 2006 финансовый год и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям, а также доклад о ходе выполнения рекомендаций внешнего ревизора за предыдущие годы;

4. *утверждает* проверенные счета за 2004 финансовый год;

5. *утверждает* проверенные счета за 2005 финансовый год;

6. *утверждает* проверенные счета за 2006 финансовый год.

A36-37. Утверждение счетов по деятельности в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по финансовым отчетам Организации, охватывающих также счета Программы развития Организации Объединенных Наций

Ассамблея,

принимая во внимание, что счета за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы, которые отражают положение с освоением средств, выделенных ИКАО Администратором Программы развития Организации Объединенных Наций, и которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, а также ревизионный отчет по финансовым отчетам Организации, которые охватывают также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, представленный Генеральным ревизором Канады – членом Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающим в качестве внешнего ревизора ИКАО, были представлены Ассамблее после распространения среди Договаривающихся государств,

принимая во внимание, что Совет рассмотрел ревизионные отчеты и представил их Ассамблее для рассмотрения и представления Администратору Программы развития Организации Объединенных Наций, и

принимая во внимание, что финансовые положения и правила Программы развития Организации Объединенных Наций предусматривают, что организации системы Организации Объединенных Наций, которым поручено осуществлять деятельность по линии ПРООН, направляют Администратору для передачи Исполнительному совету счета, отражающие положение с освоением средств, выделенных им Администратором, и что такие счета представляются вместе с удостоверением о ревизии, выданным внешними ревизорами организаций, и сопровождаются их докладами,

1. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам Организации за 2004 финансовый год, включающий также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

2. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам Организации за 2005 финансовый год, включающий также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

3. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам Организации за 2006 финансовый год, включающий также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

4. *утверждает* счета за 2004 финансовый год, относящиеся к Программе развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель;

5. *утверждает* счета за 2005 финансовый год, относящиеся к Программе развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель;

6. *утверждает* счета за 2006 финансовый год, относящиеся к Программе развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель;

7. *постановляет* направить финансовые ведомости Организации, включая счета в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и доклады ревизора Администратору Программы развития Организации Объединенных Наций для представления Исполнительному совету ПРООН.

A5-10. Процедура совместной ревизии
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО с самого начала своей деятельности пользуется услугами профессиональных ревизоров,

принимая во внимание, что в соответствии с резолюцией ООН 347 (IV) была создана Объединенная группа ревизоров для Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений,

принимая во внимание, что в соответствии с соглашением между Организацией Объединенных Наций и ИКАО эти две организации обязаны обеспечивать максимально возможное единообразие в отношении административной и финансовой деятельности и практики,

принимая во внимание, что оказалось практически невозможно использовать какую-либо иную схему, в которой были бы объединены две эти системы,

постановляет:

1. отменить решение, содержащееся в резолюции A1-63, санкционирующей назначение ревизоров Организации;

2. подтвердить решение, принятое Советом ИКАО, о назначении в качестве внешнего ревизора ИКАО одного из членов Объединенной группы ревизоров для Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений.

A36-38. Назначение внешнего ревизора

Ассамблея:

1. *принимает к сведению,* что:

- a) Финансовыми положениями предусматривается, что при условии подтверждения Ассамблеей Совет назначает внешнего ревизора Организации;
- b) Совет рассмотрел представленные Договаривающимися государствами в 2007 году кандидатуры и в соответствии с финансовым положением 13.1 утвердил назначение первого президента Счетной палаты Франции г-на Филиппа Сегэна, члена Группы внешних ревизоров

Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, внешним ревизором ИКАО на 2008, 2009 и 2010 финансовые годы;

2. *выражает* свою искреннюю признательность генеральному ревизору Канады г-же Шейле Фрейзер за высокое качество предоставленных ею услуг Организации в качестве внешнего ревизора и за оказанную ею в духе сотрудничества эффективную помощь должностным лицам и органам ИКАО в период пребывания ее в этой должности и пользуется случаем выразить еще раз свою искреннюю признательность ее предшественникам, которыми также являлись генеральные ревизоры Канады;

3. *подтверждает* предпринятые Советом действия по назначению г-на Филиппа Сегэна, первого президента Счетной палаты Франции, внешним ревизором ИКАО на 2008, 2009 и 2010 финансовые годы.

РАЗНОЕ

A36-39. Исследование по вопросу распределения расходов между Фондом расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) и бюджетом Регулярной программы

Ассамблея просит Совет рассмотреть и утвердить политику в области возмещения расходов и взаимодействовать с Секретариатом в целях получения в рамках реализации экспериментального проекта точной и своевременной информации для принятия Советом решения.

A33-24. Фонд информационных и связанных технологий (ИСТ)

Ассамблея,

принимая во внимание, что, по мнению Совета, совершенствование информационных систем и систем связи Организации является важным средством повышения эффективности и действенности Организации в соответствии с резолюциями A32-2 и A32-1 Ассамблеи,

принимая во внимание, что нынешней системе бухгалтерского учета свыше 30 лет и что для удовлетворения информационных потребностей Договаривающихся государств по Регулярной программе и Программе технического сотрудничества ее необходимо усовершенствовать,

учитывая замечания внешнего ревизора относительно неадекватности и риска использования нынешней финансовой системы ИКАО, содержащиеся в документе A33-WP/28, AD/12 (Doc 9780),

учитывая, что бюджетными сметами по программам не предусматриваются значительные капиталовложения в информационные и связанные технологии,

1. *просит* государства вносить добровольные взносы наличными или натурой на развитие ИСТ в ИКАО;

2. *принимает решение* использовать процент на капитал в Общем фонде сверх суммы, заложенной в бюджете по статье разных поступлений за 2001–2002 годы, на усовершенствование ИСТ и, в частности, на внедрение новой финансовой системы;

3. *решает*, что остаток свободных от обязательств ассигнований, включая дополнительные ассигнования, входящие в компетенцию Совета согласно финансовому положению 5.2, имеющийся по состоянию на 31 декабря 2001 года, также будет использоваться для финансирования совершенствования ИСТ в ИКАО;

4. *постановляет* создать фонд ИСТ с вышеупомянутыми источниками финансирования;

5. *порукает* Генеральному секретарю уделить первоочередное внимание модернизации финансовых систем, расширению веб-сайтов ИКАО и объединению файловых серверов;

6. *просит* Совет следить за прогрессом, достигаемым благодаря использованию фонда ИСТ, и представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад об использовании фонда ИСТ.

A35-32. Фонд информационных и связных технологий (ИСТ)

Ассамблея,

напоминая, что:

1. совершенствование систем информации и связи является важным средством повышения эффективности и действенности Организации, о чем говорится в резолюциях A31-2 и A32-1 Ассамблеи;

2. существующей системе бухгалтерского учета уже более 30 лет, и для удовлетворения потребностей Договаривающихся государств в информации, касающейся Регулярной программы и Программы технического сотрудничества, необходимо ее усовершенствовать;

3. бюджет по программам не предусматривает значительных ассигнований на информационные и связные технологии;

4. во исполнение резолюции A33-24 Ассамблеи создан фонд информационных и связных технологий (ИСТ) для финансирования модернизации финансовых систем, расширения веб-сайтов ИКАО и объединения файловых серверов,

принимает к сведению доклад о фонде ИСТ и ходе выполнения трех проектов и связанных с ними расходах на настоящее время;

отмечает, что:

1. выделенных на сегодняшний день ассигнований в объеме 2,5 млн долл. будет недостаточно для финансирования модернизации финансовых и связанных с ними систем;

2. предварительная сметная стоимость внедрения современной интегрированной финансовой системы и связанных с ней систем составляет примерно 8 млн долл.;

3. может потребоваться еще 500 000 долл. для развития и совершенствования веб-сайта ИКАО;

постановляет:

1. санкционировать перевод 2 млн долл. со счета накоплений Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание Программы технического сотрудничества в фонд ИСТ для частичного финансирования расходов на модернизацию финансовой системы и связанных с ней систем;

2. уполномочить Совет перевести со счета системы стимулирования погашения задолженности за длительный срок в фонд ИСТ таких сумм, какие на нем имеются и могут быть использованы для финансирования модернизации финансовой системы и других связанных с ней систем после тщательного изучения соответствующих сметных расходов и с учетом потребностей Организации;

просит:

1. государства делать добровольные взносы наличными или натурой на модернизацию финансовой системы и связанных с ней систем и дальнейшее совершенствование веб-сайтов ИКАО;

2. Совет следить за ходом использования фонда ИСТ и представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад об использовании фонда ИСТ;

3. внешнего ревизора при проведении ею ревизии уделять особое внимание надлежащему использованию средств, выделенных на модернизацию финансовой и других смежных систем.

A22-30. Рассмотрение всех аспектов обеспечения переводов

A36-18. Финансовые вопросы для осуществления Плана действий в области авиационной безопасности

Добавление А

ОГОВОРКИ К РЕЗОЛЮЦИЯМ, ПРИНЯТЫМ АССАМБЛЕЕЙ ИКАО

(начиная с 36-й сессии)

В настоящем добавлении указаны оговорки к резолюциям, принятым Ассамблеей ИКАО. В отношении каждой упоминаемой оговорки делается ссылка на номер и название резолюции и в соответствующих случаях на ту часть резолюции, к которой относится оговорка, на государство(а), сделавшее(ие) оговорку, на документ(ы), содержащий(ие) оговорку, и на препроводительное пояснительное заявление государства-члена (государств-членов), если таковое имеется.

Резолюция	Государство	Справочный материал
Резолюция А36-22. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Добавление L "Рыночные меры, включая торговлю квотами на эмиссию"	Португалия [от имени государств – членов ЕС и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) (в общей сложности 42 государства)]	1) Выдержки на сайте www.icao.int из: – <i>Протоколов пленарных заседаний 36-й сессии Ассамблеи, Монреаль, 18–28 сентября 2007 года</i> (Doc 9891, А36-Min. P/1-9); – <i>Доклада и протоколов заседаний Исполнительного комитета 36-й сессии Ассамблеи, Монреаль, 18–28 сентября 2007 года</i> (Doc 9892, А36-EX). 2) Доклад Исполнительного комитета по пункту 17 повестки дня (А36-WP/355, P/53, 27/9/07, п. 17.4.2.38)
Резолюция А36-24. Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы	Австралия	Выдержки на сайте www.icao.int из: – <i>Протоколов пленарных заседаний 36-й сессии Ассамблеи, Монреаль, 18–28 сентября 2007 года</i> (Doc 9891, А36-Min. P/1-9)
Резолюция А36-28. Ограничение сроков пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета	Аргентина	1) Выдержки на сайте www.icao.int из: – <i>Протоколов пленарных заседаний 36-й сессии Ассамблеи, Монреаль, 18–28 сентября 2007 года</i> (Doc 9891, А36-Min. P/1-9); – <i>Доклада и протоколов заседаний Исполнительного комитета 36-й сессии Ассамблеи, Монреаль, 18–28 сентября 2007 года</i> (Doc 9892, А36-EX). 2) Доклад Исполнительного комитета по пунктам 23 и 24 повестки дня (А36-WP/368, P/66, 27/9/07, пп. 24.4 и 24.11)

Добавление В

РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ, УТРАТИВШИЕ СИЛУ

A16-1. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея,

принимая во внимание, что со времени создания Международной организации гражданской авиации 4 апреля 1947 года Ассамблея приняла несколько сотен резолюций, однако многие из них полностью или частично утратили силу, потому что, среди прочего, истек срок действия их или их частей, они или их части были аннулированы или заменены прямо или косвенно последующим решением Ассамблеи,

принимая во внимание, что, как признано в резолюции А15-2 Ассамблеи, не всегда ясно, действуют ли в настоящее время некоторые из этих резолюций,

принимая во внимание, что желательно указать, какие резолюции или части резолюций, принятых Ассамблеей в прошлом, утратили силу в настоящее время,

принимая во внимание, что желательно четко указать, что резолюции Временной ассамблеи Временной международной организации гражданской авиации (ПИКАО) утратили силу,

заявляет:

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2, резолюции или части резолюций, указанных в приводимом списке, который включает все аннулированные ранее резолюции, утратили силу;

2. данное решение не затрагивает каких-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, приобретены или приняты, а также любых договоренностей в соответствии с любой из резолюций, указанных в прилагаемом списке, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого Договаривающегося государства перед Организацией, которая возникла в результате любой из этих резолюций,

и далее отмечает:

3. все резолюции, принятые Временной ассамблеей Временной международной организации гражданской авиации (ПИКАО), утратили силу.

Резолюции и части резолюций Ассамблеи, утратившие силу

Сессия Ассамблеи

Резолюция №

ПИКАО

I; II; III; IV; V; VI; VII; VIII; IX; X; XI; XII; XIII; XIV; XV; XVI; XVII; XVIII; XIX; XX; XXI; XXII; XXIII; XXIV; XXV; XXVI; XXVII; XXVIII; XXIX; XXX; XXXI; XXXII; XXXIII; XXXIV; XXXV; XXXVI; XXXVII; XXXVIII; XXXIX; XL; XLI; XLII; XLIII; XLIV; XLV; XLVI; XLVII; XLVIII; XLIX; L; LI; LII; LIII

<i>Сессия Ассамблеи</i>	<i>Резолюция №</i>
1-я сессия	A1-1; A1-4; A1-5; A1-6; A1-7; A1-12; A1-13; A1-16; A1-18; A1-19; A1-20; A1-21; A1-22; A1-24; A1-25; A1-26; A1-27; A1-28; A1-29; A1-30; A1-31; A1-32; A1-33; A1-34; A1-35; A1-36; A1-37; A1-38; A1-39; A1-40; A1-41; A1-42; A1-43; A1-44; A1-45; A1-46; A1-47; A1-48; A1-49; A1-50; A1-51 (пункт 4); A1-52; A1-53; A1-55; A1-56; A1-57; A1-58; A1-59; A1-60; A1-61; A1-62; A1-63; A1-64; A1-65 (пункт 2 и пункт 4.1.6 приложения 1 к резолюции); A1-66; A1-67; A1-68; A1-69; A1-70; A1-71
2-я сессия	A2-1; A2-2; A2-3; A2-4; A2-5; A2-7; A2-8; A2-9 (пп. 1, 3); A2-10; A2-11; A2-12; A2-13; A2-14; A2-15; A2-16; A2-17; A2-18; A2-19; A2-20; A2-21; A2-22; A2-23; A2-28; A2-29; A2-30; A2-31; A2-32; A2-33; A2-34; A2-35; A2-36; A2-37; A2-38; A2-39; A2-40; A2-41; A2-42; A2-43; A2-44; A2-45; A2-46; A2-47; A2-48; A2-49; A2-50; A2-51; A2-52; Рек. 1; Рек. 2; Рек. 3; Рек. 4; Рек. 5; Рек. 6; Рек. 7; Рек. 8; Рек. 9; Рек. 10; Рек. 11; Рек. 12; Рек. 13; Рек. 14; Рек. 15
3-я сессия	A3-1; A3-2; A3-3; A3-4; A3-5 (пп. 1, 3); A3-6; A3-7; A3-8; A3-9 (пп. 1, 2, 3, 4 и все <i>преамбульные</i> пункты); A3-10; A3-11; A3-12; A3-13; A3-14; A3-15; A3-16; A3-17; A3-18; A3-19; A3-20; A3-21; A3-22; A3-23; A3-24
4-я сессия	A4-2; A4-4; A4-5; A4-6; A4-7; A4-8; A4-9; A4-10; A4-11; A4-12; A4-13; A4-14; A4-15; A4-16; A4-17; A4-18; A4-20; A4-21; A4-22; A4-23; A4-24; A4-25; A4-26; A4-27; A4-28; A4-29; A4-30; A4-32; A4-33; A4-34; A4-35; A4-36; A4-37; Рек. 1; Рек. 2; Рек. 3; Рек. 4; Рек. 5; Рек. 6
5-я сессия	A5-1; A5-2; A5-4; A5-6; A5-7; A5-8; A5-9; A5-11; A5-12; A5-13; A5-14; A5-15; A5-16; A5-17; A5-18; A5-19; A5-20; A5-21
6-я сессия	A6-1; A6-2; A6-3; A6-4; A6-5; A6-6; A6-7; A6-8; A6-9; A6-10; A6-11; A6-13; A6-14; A6-15
7-я сессия	A7-1; A7-2; A7-4; A7-7; A7-8; A7-9; A7-10; A7-11; A7-12; A7-13; A7-14 (пункт 2); A7-15 (пункт 2); A7-16; A7-17; A7-18; A7-19; A7-20; A7-21; A7-22; A7-23; A7-24; A7-25; A7-26; A7-27; A7-28; A7-29; A7-30; A7-31; A7-32; A7-33
8-я сессия	A8-2; A8-3; A8-6; A8-7; A8-8; A8-9; A8-10; A8-11; A8-12; A8-13; A8-14; A8-15; A8-16; A8-17; A8-18
9-я сессия	A9-1; A9-2; A9-3; A9-4; A9-5; A9-6; A9-7; A9-8; A9-9; A9-10; A9-11; A9-12; A9-13; A9-14; A9-15
10-я сессия	A10-1; A10-2; A10-3; A10-4; A10-6; A10-7; A10-8; A10-9; A10-10; A10-12; A10-13; A10-14; A10-15; A10-16; A10-17; A10-18; A10-19; A10-20; A10-21; A10-22; A10-23; A10-24; A10-25; A10-26; A10-27; A10-28; A10-29; A10-30; A10-31; A10-32 (пп. 1, 2, 4, 7); A10-33; A10-34; A10-35; A10-37; A10-38; A10-39; A10-41; A10-42; A10-43; A10-44; A10-45; A10-46; A10-47; A10-48; A10-49; A10-50; A10-51; A10-52; A10-53
11-я сессия	A11-2; A11-3; A11-4; A11-5; A11-6; A11-7; A11-8; A11-9; A11-10; A11-11; A11-12; A11-13; A11-14; A11-15; A11-17; A11-18
12-я сессия	A12-1; A12-2; A12-3; A12-5; A12-6; A12-7; A12-8; A12-9; A12-10; A12-11; A12-12; A12-13; A12-14; A12-15; A12-16; A12-17; A12-19 (пп. 1, 3); A12-20; A12-21; A12-22; A12-23; A12-24; A12-25; A12-26; A12-27; A12-28; A12-29; A12-31; A12-32; A12-33; A12-34; A12-36; A12-37; A12-38; A12-39; A12-40; A12-41

<i>Сессия Ассамблеи</i>	<i>Резолюция №</i>
14-я сессия*	A14-2; A14-3; A14-4; A14-6 (пп. 4, 5); A14-8; A14-9; A14-10; A14-11; A14-12; A14-13; A14-14; A14-15; A14-16; A14-17; A14-18; A14-19; A14-20; A14-21; A14-22; A14-23; A14-24; A14-25 (пп. 1, 2); A14-26; A14-27; A14-28; A14-29; A14-30; A14-31; A14-32; A14-35; A14-36; A14-38; A14-39; A14-40; A14-41; A14-42; A14-44; A14-45; A14-46; A14-47; A14-48; A14-49; A14-50; A14-51; A14-52
15-я сессия	A15-1; A15-2; A15-3; A15-4; A15-5 (пп. 1, 2, 4 и все <i>преамбульные</i> пункты, за исключением пятого)**; A15-6; A15-8; A15-11; A15-13; A15-14; A15-16; A15-19; A15-20; A15-21; A15-23; A15-24; A15-25; A15-26; A15-27; A15-29; A15-30; A15-31; A15-32; A15-33; A15-35; A15-36; A15-37; A15-38

A18-1. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея заявляет, что по указанным ниже причинам следующие резолюции, хотя они не заменяются новыми резолюциями, аннулируются:

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A15-28	Бюджетные ассигнования на 1968 финансовый год	<i>выполнена</i>
A15-34	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств за 1966, 1967 и 1968 годы	<i>выполнена</i>
A16-21	Статистические данные о нерегулярных коммерческих авиаперевозках	<i>выполнена</i>
A16-38	Дополнительный бюджет на 1968 год	<i>выполнена</i>
A16-39	Укомплектование штата Отдела переводов	<i>выполнена</i>
A16-40	Бюджет на 1969 год	<i>выполнена</i>
A16-41	Бюджет на 1970 год	<i>выполнена</i>
A16-43	Утверждение счетов Организации за 1965 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A16-44	Утверждение счетов по технической помощи за 1965 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A16-45	Утверждение счетов Специального фонда Организации Объединенных Наций за 1965 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A16-46	Утверждение счетов Организации за 1966 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A16-47	Утверждение счетов Программы развития Организации Объединенных Наций за 1966 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A16-48	Утверждение счетов Организации за 1967 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>

* В первом пункте *преамбулы* резолюции A14-37 слова "и 12-5" изъяты.

** Название резолюции изменено на: "Экономические аспекты оборудования".

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A16-49	Утверждение счетов Программы развития Организации Объединенных Наций за 1967 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A16-50	Подтверждение решения Совета в отношении начисляемых взносов Румынии, Сингапура, Гайаны, Барбадоса, Уганды, Болгарии и Бурунди	<i>выполнена</i>
A16-51	Сокращение начисляемого взноса Малайзии на 1966, 1967 и 1968 годы	<i>выполнена</i>

A21-1. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея заявляет:

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2, резолюции или части резолюций, указанные в приводимом списке, утратили силу;

2. данное решение не затрагивает каких-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, приобретены или приняты, а также любых договоренностей в соответствии с любой из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств перед Организацией, которая возникла в результате любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A1-17	Политика в отношении языков в ИКАО	<i>устарела (вопрос в настоящее время включен в правила процедуры для различных видов совещаний)</i>
A1-54, пункт 4	Издания ИКАО	<i>устарел</i>
A2-6	Принятие Конвенции о международном признании прав на воздушное судно как документа, открытого для подписания	<i>выполнена</i>
A4-19	Статистическая программа Организации 3-я преамбульная статья Пункт 2	<i>устарела устарел</i>
A13-2	Ратификация Протокола об изменении статьи 50 а) Конвенции	<i>заменена резолюциями A17A-1 и 2</i>
A14-43	Назначение внешнего ревизора	<i>заменена резолюцией A21-39</i>
A14-53	Кондиционирование воздуха и перестройка помещения Штаб-квартиры	<i>выполнена</i>
A15-12	Меры, содействующие претворению в жизнь SARPS и PANS	<i>выполнена</i>
A15-15	Рассмотрение потребностей международной авиации общего назначения в связи с масштабами технической деятельности ИКАО	<i>выполнена</i>

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A16-3	Авиационный шум в окрестностях аэропортов 4-я и 5-я <i>преамбульные</i> статьи Пункты 1 и 4	<i>устарели выполнены</i>
A16-20	Возможный пересмотр сводного заявления о постоянной политике в области аэронавигации	<i>выполнена</i>
A16-34	Отдел статистики, Группа экспертов и совещания по статистике 3-я <i>преамбульная</i> статья 4-я <i>преамбульная</i> статья	<i>устарела выполнена</i>
A16-35	Дальнейшая работа по пересмотру Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом	<i>выполнена</i>
A16-42	Бюджет на 1971 год	<i>выполнена</i>
A16-52	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств на 1969, 1970 и 1971 годы	<i>выполнена</i>
A17-4	Доклады Совету	<i>выполнена</i>
A17-10, пункт 3	Претворение в жизнь государствами требований и практики по безопасности, принятых настоящей Ассамблеей, и дальнейшая работа ИКАО в связи с такими требованиями и практикой	<i>выполнен</i>
A17-17, вопросы 3 и 4 дополнения	Общие меры безопасности на борту воздушного судна, находящегося в полете	<i>выполнены</i>
A17-19	Письмо Президента Совета главам правительств	<i>выполнена</i>
A17-20	Предлагаемая конвенция об актах незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации	<i>выполнена</i>
A17-21	Пересмотр <i>Конвенции о международной гражданской авиации</i>	<i>выполнена</i>
A17-22, пункт 2	Предлагаемое упрощение процедур составления Конвенции	<i>выполнен</i>
A17-23, пункт 2	Распространение документа об установлении связи между двусторонними соглашениями о воздушном сообщении и международными конвенциями ИКАО, относящимися к незаконному вмешательству	<i>выполнен</i>
A17-24	График работы Совета и других органов ИКАО по борьбе с незаконным вмешательством	<i>выполнена</i>
A17A-2	Ратификация Протокола об изменении статьи 50 а) Конвенции	<i>заменена резолюциями A21-2 и 3</i>
A18-19	Изучение возможности разработки статистических данных ИКАО о потоке воздушных перевозок	<i>проводится исследование</i>
A18-22	Дополнительный бюджет на 1971 год	<i>выполнена</i>
A18-29	Подтверждение решения Совета в отношении начисленных взносов Венгрии, Народной Демократической Республики Йемен, Маврикия и СССР	<i>выполнена</i>
A18-30	Утверждение счетов Организации за 1968, 1969 и 1970 финансовые годы и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A18-31	Утверждение финансовых ведомостей ПРООН за 1968, 1969 и 1970 финансовые годы и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>

A22-1. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея объявляет:

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2 резолюции или части резолюций, указанные в приводимом списке, утратили силу;

2. данное решение не затрагивает каких-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, приобретены или приняты, а также любых договоренностей, в соответствии с любой из резолюций указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств перед Организацией, которая возникла в результате любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A11-1	Принятие предложения Польши о погашении задолженности и восстановлении ее права голоса	<i>выполнена</i>
A16-12	Помещение для Штаб-квартиры ИКАО в Монреале	<i>выполнена</i>
A17-12	Создание аэродромных комитетов безопасности	<i>выполнена (см. Приложение 17)</i>
A17-18	Разработка инструктивного материала по аспектам безопасности при проектировании и строительстве аэропортов	<i>выполнена</i>
A18-3	Ратификация Протокола об изменении статьи 56 Конвенции	<i>выполнена</i>
A18-5	Помещение для Штаб-квартиры ИКАО в Монреале	<i>выполнена</i>
A18-21, пункт 3	Работа по воздушному транспорту в регионе	<i>выполнен</i>
A18-23	Бюджеты на 1972, 1973 и 1974 годы	<i>выполнена</i>
A18-26, A7-3	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств (1972, 1973 и 1974 годы)	<i>выполнены</i>
A19-2	Меры в отношении Португалии, которые надлежит принять в соответствии с резолюциями 2555 и 2704 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций	<i>аннулирована в соответствии со статьей 2 резолюции A21-5</i>
A21-5	Аннулирование резолюции A19-2	<i>выполнена</i>
A21-11	Услуги Объединенной инспекционной группы	<i>заменена резолюцией A22-7</i>
A21-20, пункты а) и б) продолжения постановляющей части	Сотрудничество между Договаривающимися государствами в расследовании некоторых авиационных происшествий	<i>выполнена</i>
A21-26, пункт 1 с), слова "Совету для передачи Ассамблее"	Исследования по международным пассажирским и грузовым авиатарифам	<i>заменена резолюцией A22-22, пункт 4</i>
A21-30	Дополнительный бюджет на 1974 год	<i>выполнена</i>

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A21-32	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов	<i>решение Ассамблеи включено в резолюцию A21-33</i>
A21-37	Подтверждение решений Совета в отношении начисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов государств, которые присоединились к Конвенции, в Фонд оборотных средств, а также пересмотр взноса Пакистана в соответствии с рекомендациями Совета	<i>выполнена</i>
A21-38	Пересмотр начисляемого взноса Китая	<i>выполнена</i>
A21-40	Утверждение счетов Организации за 1971, 1972 и 1973 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A21-41	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1971, 1972 и 1973 финансовые годы и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>

A23-1. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея заявляет,

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2, резолюции, указанные в приводимом списке, утратили силу;

2. данное решение не затрагивает каких-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, приобретены или приняты, а также договоренностей в соответствии с любой из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств перед Организацией, которая возникла в результате любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Аннулируется по причине:</i>
A14-33	Рассмотрение экономического положения международного воздушного транспорта	<i>выполнена</i>
A17-15	Радиологические методы досмотра	<i>выполнена</i>
A17-22	Предлагаемое упрощение порядка разработки конвенций	<i>устарела</i>
A18-15	Унификация единиц измерения	<i>устарела в связи с принятием нового издания (четвертого) Приложения 5</i>
A21-6	Лишение Южной Африки права голоса	<i>выполнена</i>
A21-13	Аутентичный русский текст <i>Конвенции о международной гражданской авиации</i>	<i>выполнена</i>
A21-14	Краткий сборник судебных решений, касающихся многосторонних международных конвенций по частному воздушному праву	<i>выполнена</i>
A21-27	Процедура установления тарифов для регулярных воздушных перевозок	<i>выполнена</i>

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Аннулируется по причине:</i>
A21-31	Бюджеты на 1975, 1976 и 1977 годы	<i>выполнена</i>
A21-34	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств, начисление взносов в Общий фонд на 1975, 1976 и 1977 годы	<i>выполнена</i>
A22-34	Подтверждение решения Совета в отношении начисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов государств – участников Конвенции в Фонд оборотных средств, а также определение взноса Корейской Народно- Демократической Республики	<i>выполнена</i>
A22-35	Утверждение счетов Организации за 1974, 1975 и 1976 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A22-36	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1974, 1975 и 1976 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>выполнена</i>

A24-6. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея постановляет:

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2, резолюции или части резолюций, указанные в прилагаемом списке, утратили силу;

2. данное решение не затрагивает каких-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, приобретены или приняты, а также любых договоренностей в соответствии с любой из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств перед Организацией, которая возникла в результате любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Аннулируется по причине:</i>
A16-4, второй пункт преамбулы	Введение в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов. Проблема звукового удара	<i>выполнен</i>
A21-15	Изучение системы чередования мест проведения сессий Ассамблеи	<i>выполнена</i>
A22-21	Механизм установления международных пассажирских и грузовых авиатарифов. Конференция ИАТА по перевозкам	<i>выполнена</i>
A22-26	Очередность проведения порученных Совету исследований	<i>выполнена</i>
A22-31	Бюджеты на 1978, 1979 и 1980 годы	<i>выполнена</i>
A22-32	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств. Начисление взносов в Общий фонд на 1978, 1979 и 1980 годы	<i>выполнена</i>
A23-10, второй пункт постановляю- щей части	Авиационный шум и эмиссия двигателей дозвуковых реактивных воздушных судов	<i>выполнен</i>

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Аннулируется по причине:</i>
A23-15	Исследование рентабельности применения существующего систематического планирования в отношении введения в эксплуатацию новых типов воздушных судов	<i>выполнена</i>
A23-20	Наличие авиационного топлива в будущем	<i>выполнена</i>
A23-23	Подтверждение решений Совета в отношении начисления взносов в Общий фонд и определение размера авансов государств – участников Конвенции в Фонд оборотных средств	<i>выполнена</i>
A23-28	Утверждение счетов Организации за 1977, 1978 и 1979 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A23-29	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1977, 1978 и 1979 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>выполнена</i>

A26-6. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея постановляет:

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2 резолюции или части резолюций, указанные в приводимом списке, утратили силу;

2. данное решение не затрагивает каких-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, приобретены или приняты, а также любых договоренностей в соответствии с любой из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств перед Организацией, которая возникла в результате любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Основание</i>
A14-25	Координация воздушного движения гражданских и военных судов	<i>Выполнена</i>
A16-8	Авиационная техническая подготовка. Стипендии и пособия на образование	<i>Выполнена</i>
A21-3	Ратификация Протокола об изменении статьи 50 а) Конвенции	<i>Выполнена</i>
A21-16	Учреждение Регионального бюро ИКАО в Восточной Африке	<i>Выполнена</i>
A21-39	Назначение внешнего ревизора	<i>Утратила значение</i>
A23-4	Текст <i>Конвенции о международной гражданской авиации</i> на китайском языке	<i>Выполнена</i>
A23-6	Региональное бюро ИКАО в Восточной Африке	<i>Выполнена</i>
A23-12	Запасные меры, предназначенные на случай нарушения деятельности служб воздушного движения и соответствующих вспомогательных служб	<i>Выполнена</i>
A23-16	Рассмотрение проблем воздушного транспорта на всемирной основе	<i>Выполнена</i>
A23-17	Сборник решений ИКАО по проблемам воздушного транспорта	<i>Выполнена</i>
A23-25	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств. Начисление взносов в Общий фонд на 1981, 1982 и 1983 годы	<i>Выполнена</i>

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Основание</i>
A23-26	Бюджеты на 1981, 1982 и 1983 годы	<i>Выполнена</i>
A24-4	Ратификация Протоколов, принятых Международной конференцией по воздушному праву, проведенной в Монреале в 1975 году	<i>Выполнена</i>
A24-23	Утверждение счетов Организации за 1980, 1981 и 1982 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>Выполнена</i>
A24-24	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1980 и 1981 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>Выполнена</i>
A24-25	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1982 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>Выполнена</i>
A24-26	Подтверждение действий Совета по начислению взносов в Общий фонд и определению размера авансовых платежей государств, присоединившихся к Конвенции, в Фонд оборотных средств	<i>Выполнена</i>

A27-6. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея заявляет, что:

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2 резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу;

2. настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любых соглашений, достигнутых в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств Организации, которая возникла в силу любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A16-28	Действия государств и международных эксплуатантов по упрощению формальностей, имеющие целью ускорить обработку потока пассажиров, багажа, грузов и почты, перевозимых по воздуху Пункт 6 Пункт 11	<i>выполнен выполнен</i>
A16-30	Национальные комитеты по упрощению формальностей, сотрудничество между государствами и помощь Секретариата государствам в вопросах упрощения формальностей Пункт 5 Пункт 7	<i>устарел заменен обновленным пунктом</i>
A24-8, только второй пункт постановляющей части	Пересмотр программы работы в области аэронавигации	<i>заменен новым пунктом, принятым на 27-й сессии Ассамблеи</i>

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A24-9	Улучшение положения с соблюдением Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)	<i>выполнена</i>
A24-10	Аспекты рентабельности применения существующего процесса планирования в отношении введения в эксплуатацию новых типов воздушных судов	<i>выполнена</i>
A24-22	Бюджеты на 1984, 1985 и 1986 годы	<i>выполнена</i>
A24-27	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств. Начисление взносов в Общий фонд на 1984, 1985 и 1986 годы	<i>выполнена</i>
A26-1	Вклад ИКАО в программу Международного года мира, 1986	<i>выполнена</i>
A26-4	Разработка документа о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию	<i>выполнена</i>
A26-10	Рассмотрение программы работы в области воздушного транспорта	<i>выполнена</i>
A26-19	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов государств, присоединившихся к Конвенции, в Фонд оборотных средств	<i>выполнена</i>
A26-24	Утверждение счетов Организации за 1983, 1984 и 1985 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>выполнена</i>
A26-25	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1983, 1984 и 1985 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>выполнена</i>

A29-4. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея заявляет, что:

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2 резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу;

2. настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любых соглашений, достигнутых в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств Организации, которая возникла в силу любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A22-22	Механизм установления международных пассажирских и грузовых авиатарифов	<i>выполнена или заменена другой резолюцией</i>
A23-19	Вторая Авиатранспортная конференция, пункт 2 повестки дня	<i>выполнена или заменена другой резолюцией</i>
A24-30	Назначение внешнего ревизора	<i>выполнена</i>
A26-18	Бюджеты на 1987, 1988 и 1989 годы	<i>выполнена</i>

Резолюция	Содержание	Утратила силу, потому что:
A26-20	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств. Начисление взносов в Общий фонд на 1987, 1988 и 1989 годы	выполнена
A26-22	Меры по урегулированию задолженности по взносам	заменена резолюциями A27-6 и A28-6 (раздел С)
A27-8	Маркировка пластических или листовых взрывчатых веществ в целях их обнаружения	выполнена
A27-19	Ассигнование средств в ПРООН для межстрановых программ	выполнена
A27-22	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размеров авансов государств, присоединившихся к Конвенции, в Фонд оборотных средств	выполнена
A27-27	Утверждение счетов Организации за 1986, 1987 и 1988 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	выполнена
A27-28	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1986, 1987 и 1989 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	выполнена
A28-4	Утверждение счетов Организации за 1989 финансовый год и рассмотрение ревизионного отчета по ним	выполнена
A28-5	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1989 финансовый год и рассмотрение ревизионного отчета по ним	выполнена

A31-3. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея заявляет, что:

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2 резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу;

2. настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любых соглашений, достигнутых в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств Организации, которая возникла в силу любой из этих резолюций.

Резолюция	Содержание	Утратила силу, потому что:
A15-7	Осуждение политики апартеида и расовой дискриминации Южной Африки	аннулирована 31-й сессией Ассамблеи
A16-17	Унификация единиц измерения	выполнена
A18-4	Меры в отношении Южной Африки, которые надлежит принять в соответствии с резолюциями 2555 и 2704 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций	аннулирована 31-й сессией Ассамблеи

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A21-20	Сотрудничество Договаривающихся государств в расследовании некоторых авиационных происшествий	<i>подлежит объединению с резолюцией A29-7</i>
A26-9	Безопасность полетов и человеческий фактор	<i>подлежит объединению с резолюцией A29-7</i>
A26-21	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств	<i>выполнена</i>
A27-5	Осуждение политики апартеида и расовой дискриминации Южной Африки и меры, которые надлежит принять в этой связи в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций	<i>аннулирована 31-й сессией Ассамблеи</i>
A27-11	Перегруженность аэропортов и воздушного пространства, пункт 6 постановляющей части	<i>выполнен</i>
A27-21	Распределение расходов ИКАО между Договаривающимися государствами. Исчисление взносов в Общий фонд на 1990, 1991 и 1992 годы	<i>выполнена</i>
A27-23	Бюджеты на 1990, 1991 и 1992 годы	<i>выполнена</i>
A27-24	Пересмотренные процедуры исполнения программно-бюджетного документа	<i>выполнена</i>
A28-6	Дополнительные бюджетные ассигнования на 1990, 1991 и 1992 годы	<i>выполнена</i>
A29-6	Роль ИКАО в осуществлении Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения и содержащейся в Заключительном акте резолюции	<i>выполнена</i>
A29-10	Проведение всемирного специального совещания по переходу с ILS на MLS	<i>выполнена</i>
A29-22	Изменение Финансовых положений	<i>выполнена</i>
A29-24	Шкала взносов Федеративной Республики Германии	<i>выполнена</i>
A29-25	Шкала взносов Йеменской Республики	<i>выполнена</i>
A29-26	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размеров авансов государств, присоединившихся к Конвенции, в Фонд оборотных средств	<i>выполнена</i>
A29-27	Определение взносов Литвы, Эстонии, Молдовы, Армении, Латвии, Украины, Казахстана и Российской Федерации за 1992 год	<i>выполнена</i>
A29-28	Определение взносов Хорватии и Словении	<i>выполнена</i>
A29-32	Утверждение счетов Организации на 1990 и 1991 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>выполнена</i>
A29-33	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1990 и 1991 финансовые годы, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>выполнена</i>

A32-4. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея постановляет:

1. что при условии соблюдения положений нижеследующей статьи 2 резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу;

2. что настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любых соглашений, достигнутых в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств Организации, которая возникла в соответствии с любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A16-4	Введение в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов. Проблема звукового удара	<i>Подлежит объединению с резолюцией A31-11</i>
A22-14	Технические и экономические проблемы, связанные с введением в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов Пункт 1 с) постановляющей части Последние семь строчек пункта 1 постановляющей части Пункт 3 а) 1) i) постановляющей части Пункт 3 а) 1) ii) постановляющей части	<i>Подлежит объединению с резолюцией A31-11</i> <i>Выполнены</i> <i>Выполнен</i> <i>Подлежит объединению с резолюцией A31-11</i>
A24-2	Ратификация Протокола о включении статьи 83 <i>bis</i> в <i>Конвенцию о международной гражданской авиации</i>	<i>Выполнена</i>
A27-26	Меры по урегулированию задолженности по взносам	<i>Заменена резолюцией A31-26</i>
A29-17	Летная годность воздушных судов	<i>Выполнена</i>
A29-23	Взносы в Общий фонд за 1993, 1994 и 1995 годы	<i>Выполнена</i>
A29-29	Бюджеты на 1993, 1994 и 1995 годы	<i>Выполнена</i>
A31-7	Внедрение систем CNS/ATM ИКАО: финансовые, организационные, юридические аспекты и вопросы кооперации	<i>Выполнена</i>
A31-8	Модернизация формата региональных аэронавигационных планов и процедуры их изменения	<i>Выполнена</i>
A31-22	Распределение активов и взносов бывшей Чехословакии	<i>Выполнена</i>

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A31-23	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размеров авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	<i>Выполнена</i>
A31-27	Утверждение счетов Организации за 1992, 1993 и 1994 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>
A31-28	Утверждение финансовых ведомостей за 1992, 1993 и 1994 финансовые годы в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>

A33-6. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу
--

Ассамблея постановляет:

1. что при условии соблюдения положений нижеследующей статьи 2) резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу;

2. что настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любых соглашений, достигнутых в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств Организации, которая возникла в соответствии с любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A31-18	Изменение Финансовых положений (поправка к статьям VI и VII)	<i>Выполнена</i>
A31-19	Изменение Финансовых положений (поправка к статье V)	<i>Выполнена</i>
A31-21	Взносы в Общий фонд за 1996, 1997 и 1998 годы	<i>Выполнена</i>
A32-25	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	<i>Выполнена</i>
A31-24	Бюджеты на 1996, 1997 и 1998 годы	<i>Выполнена</i>
A32-5	Пятидесятая годовщина Аэронавигационной комиссии ИКАО	<i>Выполнена</i>
A32-10	Международные критерии оценки и уведомление о готовности к работе в 2000 году	<i>Выполнена</i>
A32-30	Утверждение счетов Организации за 1995, 1996 и 1997 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>
A32-31	Утверждение финансовых ведомостей за 1995, 1996 и 1997 финансовые годы в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>

А35-4. Резолюции Ассамблеи, подлежащие аннулированию

Ассамблея постановляет:

1. при условии соблюдения положений нижеследующей статьи 2) резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу;

2. настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любых соглашений, достигнутых в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств Организации, которая возникла в соответствии с любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A29-2	Членство Союзной Республики Югославии (Сербия и Черногория)	<i>Выполнена</i>
A22-14	Технические и экономические проблемы, связанные с введением в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов	<i>Выполнена</i>
A31-20	Распределение расходов ИКАО между Договаривающимися государствами	<i>Устарела</i>
A32-26	Взносы в Общий фонд за 1999, 2000 и 2001 гг.	<i>Выполнена</i>
A33-25	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	<i>Выполнена</i>
A32-24	Бюджеты на 1999, 2000 и 2001 гг.	<i>Выполнена</i>
A33-30	Утверждение счетов Организации за 1998, 1999 и 2000 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>
A33-31	Утверждение финансовых ведомостей за 1998, 1999 и 2000 финансовые годы в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>

А36-16. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу

Ассамблея постановляет:

1. что, в соответствии с положениями нижеследующей статьи 2), резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу и

2. что настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любого соглашения, достигнутого в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого Договаривающегося государства Организации, которая возникла в соответствии с любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
А 24-8	Пересмотр программы работы в области аэронавигации <i>(Выполнена. Техническая программа работы теперь трансформирована в Комплексную аэронавигационную программу (КАНП). КАНП существует в онлайн-варианте в контексте поддержки бизнес-плана Организации. Она представляет собой динамичное средство управления и воплощает в себе всю современную бизнес-практику, в том числе все критерии, указанные в пункте 1 постановляющей части резолюции А24-8.)</i>	
А 33-26	Взносы в Общий фонд за 2002, 2003 и 2004 годы	<i>Выполнена</i>
А 35-23	Подтверждение действия Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	<i>Выполнена</i>
А 33-23	Бюджеты на 2002, 2003 и 2004 годы	<i>Выполнена</i>
А 35-29	Утверждение счетов Организации за 2001, 2002 и 2003 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>
А 35-30	Утверждение счетов по деятельности в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций за 2001, 2002 и 2003 финансовые годы, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по финансовым отчетам Организации, охватывающих также счета Программы развития Организации Объединенных Наций	<i>Выполнена</i>

Список резолюций или их частей (не указанных в резолюциях А18-1, А21-1, А22-1, А23-1, А24-6, А26-6, А27-6, А29-4, А31-3, А32-4, А33-6, А35-4 и А36-16), утративших силу после 16-й сессии Ассамблеи

Примечание. Список резолюций или их частей, которые были объявлены утратившими силу на 16-й сессии Ассамблеи, см. в резолюции А16-1.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A2-9	Выполнение пункта d) статьи 54: "Создание Авиатранспортного комитета, который выбирается из числа представителей государств – членов Совета"	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>
A4-19	Статистическая программа Организации	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>
A7-6	Процедура утверждения проектов конвенций по международному воздушному праву	<i>Заменена резолюцией А31-15*</i>
A7-14	Будущая программа и методы работы Организации в экономической области	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>
A7-15	Перспективы и методы заключения нового международного соглашения о коммерческих правах в международном воздушном транспорте. Регулярные международные воздушные сообщения	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>
A10-5	Взаимоотношения ИКАО с Европейской конференцией гражданской авиации	<i>Заменена резолюцией А27-17</i>
A10-11	Официальная эмблема и печать ИКАО	<i>Заменена резолюцией А21-4*</i>
A10-32	Дальнейшее международное соглашение о коммерческих правах	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>
A10-36	Бортовой журнал	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>
A10-40	Преподавание воздушного права	<i>Заменена резолюцией А31-15*</i>
A12-18	Коммерческие права в международном воздушном транспорте	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>
A12-19	Изучение вопроса об аэропортовых сборах и сборах за пользование аэронавигационным оборудованием	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>
A12-30	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов на 1960, 1961, 1962 годы и при подготовке проектов шкалы взносов на 1963, 1964 и 1965 годы	<i>Сведена в резолюцию А21-33*</i>
A14-7	Технические и экономические проблемы, связанные с введением в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов	<i>Заменена резолюцией А22-14*</i>
A14-34	Региональные исследования по грузовым авиаперевозкам	<i>Сведена в резолюцию А18-20*</i>
A15-5	Экономические аспекты оборудования	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A15-10	Региональное планирование в отношении возможности осуществления планов	<i>Заменена резолюцией A21-21*</i>
A15-17	Развитие международного пассажирского воздушного сообщения	<i>Сведена в резолюцию A18-20*</i>
A15-18	Авиатранспортные конференции	<i>Заменена резолюцией A22-25*</i>
A15-22	Статистические данные о некоммерческой авиации	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-2	Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией	<i>Заменена резолюцией A18-7*</i>
A16-3	Авиационный шум в окрестностях аэропортов	<i>Сведена в резолюцию A22-13*</i>
A16-5	Возможное применение системного планирования в отношении введения в эксплуатацию новых типов воздушных судов	<i>Заменена резолюцией A23-14</i>
A16-6	Техническая помощь	<i>Заменена резолюцией A18-8*</i>
A16-7	Авиационная техническая подготовка	<i>Заменена резолюцией A36-17</i>
A16-9	Помощь и консультации при осуществлении региональных планов	<i>Заменена резолюцией A22-19</i>
A16-11	Участие ИКАО в программах исследования и использования космического пространства	<i>Заменена резолюцией A22-20*</i>
A16-14	Состав Аэронавигационной Комиссии и участие в ее работе	<i>Заменена резолюцией A22-4</i>
A16-15	Координация административной и финансовой практики и процедур	<i>Заменена резолюцией A18-6*</i>
A16-17, пункты 1–3 констатирующей части и пункты а) и с) постановляющей части	Унификация единиц измерения	<i>Заменена резолюцией A23-11, добавление F*</i>
A16-18	Единицы измерения в Приложении 5	<i>Заменена резолюцией A23-11, добавление F*</i>
A16-19	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией A18-13*</i>
A16-22	Прогнозы в отношении воздушного движения и методы прогнозирования	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-23	Региональная деятельность в области воздушного транспорта. Общая политика	<i>Заменена резолюцией A18-21*</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A16-24	Соблюдение тарифов	<i>Заменена резолюцией A18-18*</i>
A16-25	Участие государств в соглашении о транзите по международным воздушным линиям	<i>Заменена резолюцией A21-28*</i>
A16-26	Международная авиапочта	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-27	Выполнение положений Приложения 9 и рекомендаций ИКАО в области упрощения формальностей	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-28	Действия государств и международных эксплуатантов по упрощению формальностей, имеющие целью ускорить обработку потока пассажиров, багажа, груза и почты, перевозимых по воздуху	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-29	Координация с другими организациями по вопросам упрощения формальностей	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-30	Национальные комитеты по упрощению формальностей, сотрудничество между государствами и помощь Секретариата государствам в вопросах упрощения формальностей	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-31	Влияние улучшений в области упрощения формальностей на планировку аэровокзала	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-32	Регистрация соглашений и договоров	<i>Заменена резолюцией A27-4*</i>
A16-33	Совместное владение и эксплуатация международных воздушных линий	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-34	Специализированное совещание по статистике, группы экспертов и совещания по статистике	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-36	Участие государств в международных конвенциях по воздушному праву	<i>Заменена резолюцией A31-15*</i>
A16-37	Незаконный захват гражданских воздушных судов	<i>Сведена в резолюцию A21-9*</i>
A16-53	Принципы, которые должны применяться при подготовке проектов шкалы взносов на 1972, 1973 и 1974 годы	<i>Заменена резолюцией A18-26*</i>
A16-54	Осуществление принципа о том, что взнос, выплачиваемый любым Договаривающимся государством, не должен в течение одного года превышать 30 процентов от общей суммы начисляемых взносов	<i>Заменена резолюцией A18-26*</i>
A16-55	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией A18-28*</i>
A16-56	Меры, которые надлежит принять в отношении Договаривающихся государств, не выполняющих своих финансовых обязательств перед Организацией	<i>Сведена в резолюцию A21-10*</i>
A17-2	Более широкое признание Токийской конвенции о правонарушениях и некоторых других действиях (1963)	<i>Сведена в резолюцию A21-9*</i>
A17-5	Меры, рекомендуемые с целью смягчения последствий незаконного захвата	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-6	Уголовное законодательство, относящееся к незаконному захвату воздушных судов	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A17-7	Укрепление существующих мер по выдаче преступника	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-8	Возвращение незаконно захваченных воздушных судов, их экипажей, пассажиров и груза	<i>Сведена в резолюцию A21-9*</i>
A17-9	Добрые услуги ИКАО	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-10	Претворение в жизнь государствами требований и практики по безопасности, принятых данной Ассамблеей, и дальнейшая работа ИКАО в связи с такими требованиями и практикой	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-11	Применение по просьбе требований и правил, изложенных в добавлении В к резолюции A17-10	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-13	Помощь государствам в осуществлении технических мер по защите международной гражданской авиации	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-14	Международное сотрудничество, обмен информацией, относящейся к незаконному вмешательству, и ее распространение	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-16	Сообщения о случаях незаконного вмешательства	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-17	Общие меры безопасности на борту находящегося в полете воздушного судна	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-23	Распространение документа об увязывании двусторонних авиасоглашений с международными конвенциями ИКАО, относящимися к незаконному вмешательству в деятельность гражданской авиации	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A18-6	Услуги Объединенной инспекционной группы	<i>Заменена резолюцией A21-11*</i>
A18-7	Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией	<i>Сведена в резолюцию A21-10*</i>
A18-8	Техническая помощь	<i>Заменена резолюцией A21-17*</i>
A18-9	Скорейшее принятие и ратификация Конвенции об актах незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации иных, чем акты незаконного захвата воздушных судов	<i>Сведена в резолюцию A21-9*</i>
A18-10	Дополнительные технические меры по обеспечению безопасности международного гражданского воздушного транспорта	<i>Заменена резолюцией A21-23*</i>
A18-11	Позиция ИКАО на Международной конференции по проблемам окружающей человека среды (Стокгольм, июнь 1972 года)	<i>Сведена в резолюцию A22-12*</i>
A18-12	Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и/или инструктивного материала относительно качества окружающей человека среды	<i>Сведена в резолюцию A22-13*</i>
A18-13	Сводное заявление о постоянной политике, касающейся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией A21-21*</i>
A18-14	Технические руководства ИКАО	<i>Заменена резолюцией A23-11, добавление E*</i>
A18-16	Проблемы, возникающие при аренде, фрахтовании воздушных судов и обмене ими при выполнении международных полетов	<i>Заменена резолюцией A21-22*</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A18-17	Исследования по международным пассажирским и грузовым авиатарифам	<i>Заменена резолюцией A21-26*</i>
A18-18	Соблюдение тарифов	<i>Заменена резолюцией A27-15*</i>
A18-20	Региональные исследования по воздушному транспорту	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A18-21, пункт 3	Региональная деятельность в области воздушного транспорта. Общая политика	<i>Выполнена</i>
Пункт 1а)		<i>Заменен резолюцией A27-17</i>
Остальные пункты		<i>Заменены резолюцией A32-17*</i>
A18-24	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов (минимальный взнос)	<i>Сведена в резолюцию A21-33*</i>
A18-25	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов (максимальный взнос)	<i>Заменена резолюцией A19-3*</i>
A18-26	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств	<i>Выполнена</i>
A18-27	Пределы дополнительных ассигнований	<i>Заменена резолюцией A21-35*</i>
A18-28	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией A21-36*</i>
A19-3	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов (максимальный взнос)	<i>Сведена в резолюцию A21-33*</i>
A19-4	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов (минимальный взнос)	<i>Сведена в резолюцию A21-33*</i>
A19-5	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов (платежеспособность Договаривающихся государств)	<i>Сведена в резолюцию A21-33*</i>
A20-2	Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A21-4	Официальная эмблема и печать ИКАО	<i>Заменена резолюцией A31-1</i>
A21-8	Взаимоотношения ИКАО с региональными организациями гражданской авиации, а также между этими организациями и Договаривающимися государствами, которые не являются их членами	<i>Заменена резолюцией A27-17</i>
A21-9	Скорейшая ратификация конвенций, касающихся незаконного вмешательства	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A21-10	Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения	<i>Заменена резолюцией A35-26*</i>
A21-11	Статут Объединенной инспекционной группы	<i>Заменена резолюцией A22-7</i>
A21-17	Техническая помощь	<i>Заменена резолюцией A22-8*</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A21-18	Ассигнования средств ПРООН для межнациональных программ	<i>Заменена резолюцией A27-19*</i>
A21-19	Международная гражданская авиация и окружающая человека среда	<i>Сведена в резолюцию A22-12*</i>
A21-21	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией A22-18*</i>
A21-22	Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими при выполнении международных перевозок	<i>Заменена резолюцией A23-13</i>
A21-23	Технические меры по защите международного гражданского воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства	<i>Заменена резолюцией A22-17*</i>
A21-25	Рассмотрение проблем воздушного транспорта на всемирной основе	<i>Заменена резолюцией A22-25*</i>
A21-26, пункт 1 с), слова: "Совету для передачи ассамблее"	Исследования по международным пассажирским и грузовым авиатарифам	<i>Заменена резолюцией A22-22 (пункт 4)*</i>
Остальные пункты		<i>Заменены резолюцией A32-17*</i>
A21-28	Соглашение о транзите по международным воздушным линиям	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A21-29	Соблюдение тарифов	<i>Заменена резолюцией A27-15*</i>
A21-33, пункт 1 f)	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств	<i>Заменена резолюцией A31-20*</i>
A21-36	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией A22-33*</i>
A22-8	Техническая помощь	<i>Заменена резолюцией A23-7*</i>
A22-9	Финансирование деятельности в области технической помощи	<i>Заменена резолюцией A23-8*</i>
A22-10	Предоставление стипендий для начальной и повышенной подготовки	<i>Заменена резолюцией A23-9*</i>
A22-12	Международная гражданская авиация и окружающая человека среда	<i>Заменена резолюцией A31-11*</i>
A22-13	Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей человека среды	<i>Заменена резолюцией A31-11*</i>
A22-15	Национальная политика и программы по смягчению проблемы авиационного шума	<i>Заменена резолюцией A31-11*</i>
A22-16	Усиление мер борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A22-17	Технические меры по защите международного гражданского воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A22-18	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией A23-11*</i>
A22-20	Использование космической техники в области аэронавигации	<i>Заменена резолюцией A29-11</i>
A22-23	Специальная Авиатранспортная конференция, рекомендации 1, 2, 3 и 4	<i>Выполнена</i>
Пункты преамбулы и постановляющей части, касающиеся соблюдения тарифов		<i>Заменены резолюцией A27-15*</i>
A22-24	Перечень основных проблем воздушного транспорта	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A22-25	Рассмотрение проблем воздушного транспорта на всемирной основе	<i>Заменена резолюцией A23-16*</i>
A22-27	Наличие авиационного топлива в будущем	<i>Заменена резолюцией A23-20*</i>
A22-28	Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими при выполнении международных полетов	<i>Заменена резолюцией A23-13</i>
A22-30, пункт 3 постановляющей части	Рассмотрение всех аспектов обеспечения переводов	<i>Выполнена</i>
A22-33	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией A23-27*</i>
A23-7	Техническая помощь	<i>Заменена резолюцией A24-15*</i>
A23-8	Финансирование деятельности в области технической помощи	<i>Заменена резолюцией A24-16*</i>
A23-9	Предоставление стипендий для начальной и повышенной подготовки	<i>Заменена резолюцией A24-17*</i>
A23-10	Авиационный шум и эмиссия двигателей дозвуковых реактивных воздушных судов	<i>Заменена резолюцией A31-11*</i>
Аспекты, касающиеся шума		<i>Заменены резолюцией A28-3*</i>
A23-11	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией A24-7*</i>
A23-18	Вторая Авиатранспортная конференция, пункт 1 повестки дня	<i>Выполнена</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A23-21	Конвенции по международному воздушному праву: призыв к ратификации и присоединению; требования в отношении представления информации, оговоренные в статьях 11 и 13 соответственно Гаагской и Монреальской конвенций	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A23-22	Отказ о разрешении незаконно захваченным воздушным судам совершить посадку	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A23-24, временные пункты 2–4 и пункт 5	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств (Принципы, которые будут применены при определении шкалы взносов)	<i>Автоматически отменена с 31 декабря 1983 года в соответствии с пунктом 5</i>
A23-27	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией A24-28*</i>
A24-7	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией A26-8*</i>
A24-11	Будущая работа Организации по регламентации международных воздушных перевозок	<i>Выполнена</i>
A24-12	Практические меры по улучшению возможностей осуществлять международные воздушные перевозки для развивающихся государств, имеющих общие интересы	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A24-13	Соблюдение тарифов	<i>Заменена резолюцией A27-15*</i>
A24-14, пункт 2	Односторонние меры, которые влияют на международный воздушный транспорт	<i>Выполнена</i>
Остальные пункты		<i>Заменены резолюцией A32-17*</i>
A24-15	Техническая помощь	<i>Заменена резолюцией A26-16*</i>
A24-16	Финансирование деятельности в области технической помощи	<i>Заменена резолюцией A26-17*</i>
A24-18	Подтверждение резолюций в целях призыва к ратификации и присоединению к конвенциям по международному воздушному праву и требования в отношении предоставления информации в соответствии со статьей 11 Гаагской конвенции и статьей 13 Монреальской конвенции	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A24-19	Усиление мер по борьбе с незаконным захватом воздушных судов и другими незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации	<i>Сведена в резолюцию A26-7*</i>
A24-28	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией A26-26*</i>
A26-2	Ратификация международных документов ИКАО	<i>Заменена резолюцией A27-3*</i>
A26-5	Осуждение политики апартеида и расовой дискриминации Южной Африки и меры, которые надлежит принять в этой связи в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций	<i>Заменена резолюцией A27-5**</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

** Аннулирована 31-й сессией Ассамблеи.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A26-7	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	<i>Заменена резолюцией A27-7*</i>
A26-8	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией A27-10*</i>
A26-11	Возможные ограничения в отношении дозвуковых реактивных воздушных судов, не отвечающих требованиям сертификации по шуму в Приложении 16	<i>Заменена резолюцией A28-3*</i>
A26-12	Роль ИКАО в борьбе с незаконными перевозками наркотических средств на авиационном транспорте	<i>Заменена резолюцией A27-12</i>
A26-13	Обеспечение доступности воздушного транспорта для престарелых лиц и инвалидов	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A26-14	Связанная с воздушным транспортом деятельность других международных органов, заинтересованных в торговле услугами	<i>Заменена резолюцией A27-14*</i>
A26-15	Налогообложение в области международного воздушного транспорта	<i>Заменена резолюцией A29-18*</i>
A26-16, пункт 7	Техническая помощь	<i>Заменена резолюцией A29-20*</i>
A26-17	Финансирование деятельности в области технической помощи	<i>Заменена резолюцией A27-18</i>
A26-26	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией A27-25*</i>
A27-3	Ратификация международных документов ИКАО	<i>Заменена резолюцией A31-15*</i>
A27-4	Регистрация в ИКАО авиационных соглашений и договоров	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A27-7	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	<i>Заменена резолюцией A29-5*</i>
A27-10	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией A29-7*</i>
A27-14	Торговля услугами	<i>Заменена резолюцией A31-12*</i>
A27-15	Обеспечение соблюдения тарифов	<i>Заменена резолюцией A32-17*</i>
A27-16	Автоматизированные системы бронирования	<i>Заменена резолюцией A31-13*</i>
A27-20	Расширение деятельности по подготовке кадров и техническому обслуживанию оборудования при оказании технической помощи	<i>Заменена резолюцией A36-17</i>
A27-25	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией A29-30*</i>
A28-3	Возможные эксплуатационные ограничения в отношении дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования главы 3 тома I Приложения 16	<i>Заменена резолюцией A31-11*</i>
A29-5	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	<i>Заменена резолюцией A31-4*</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A29-7	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией А31-5*</i>
A29-8	Разработанные ИКАО системы связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)	<i>Заменена резолюцией А31-6*</i>
A29-9	Обеспечение согласованной реализации разработанных ИКАО систем CNS/ATM	<i>Заменена резолюцией А31-6*</i>
A29-12	Влияние гражданской авиации на экологическую обстановку в верхних слоях атмосферы	<i>Заменена резолюцией А31-11*</i>
A29-18	Налогообложение в области международного воздушного транспорта	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>
A29-20	Переход к новой политике в области технического сотрудничества	<i>Заменена резолюцией А31-14*</i>
A29-30	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией А31-25*</i>
A29-31	Меры по урегулированию задолженности по взносам	<i>Заменена резолюцией А31-26*</i>
A29-34	Назначение внешнего ревизора	<i>Заменена резолюцией А35-31</i>
A31-4	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	<i>Заменена резолюцией А32-22*</i>
A31-5	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией А32-14*</i>
A31-6	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)	<i>Заменена резолюцией А33-15*</i>
A31-10	Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации	<i>Заменена резолюцией А36-10</i>
A31-11	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды	<i>Заменена резолюцией А32-8*</i>
A31-12	Торговля услугами	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>
A31-13	Автоматизированные системы бронирования	<i>Заменена резолюцией А32-17*</i>
A31-14	Переход к новой политике в области технического сотрудничества	<i>Заменена резолюцией А32-21*</i>
A31-15	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области	<i>Заменена резолюцией А36-26</i>
A31-18	Изменение финансовых положений (поправка к статьям VI и VII)	<i>Выполнена</i>
A31-19	Изменение Финансовых положений (поправка к статье V)	<i>Выполнена</i>
A31-20	Распределение расходов ИКАО между Договаривающимися государствами	<i>Выполнена</i>
A31-21	Взносы в Общий фонд за 1996, 1997 и 1998 годы	<i>Выполнена</i>
A31-24	Бюджеты на 1996, 1997 и 1998 годы	<i>Выполнена</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A31-25	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией A32-28*</i>
A31-26, пункты 2 и 4 постановляющей части	Меры по урегулированию задолженности по взносам	<i>Заменены резолюцией A32-27*</i>
A31-26	Меры по урегулированию задолженности во взносам	<i>Заменена резолюцией A35-26</i>
A32-5	Пятидесятая годовщина Аэронавигационной комиссии ИКАО	<i>Выполнена</i>
A32-8	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды	<i>Заменена резолюцией A33-7*</i>
A32-9	Предотвращение внедрения инвазивных чужеродных видов	<i>Заменена резолюцией A33-18*</i>
A32-10	Международные критерии оценки и уведомление о готовности к работе в 2000 году	<i>Выполнена</i>
A32-13	Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра	<i>Заменена резолюцией A36-25</i>
A32-14	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией A33-14*</i>
A32-15	Глобальный план обеспечения безопасности полетов (GASP) ИКАО	<i>Заменена резолюцией A33-16*</i>
A32-16	Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи	<i>Заменена резолюцией A36-11</i>
A32-17	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта	<i>Заменена резолюцией A33-19*</i>
A32-18	Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов	<i>Заменена резолюцией A33-19*</i>
A32-21	Переход к новой политике в области технического сотрудничества	<i>Заменена резолюцией A33-21*</i>
A32-22	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	<i>Заменена резолюцией A33-2*</i>
A32-23	Регулирование экспорта ПЗС	<i>Заменена резолюцией A35-11*</i>
A32-25	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	<i>Выполнена</i>
A32-27	Стимулирование погашения задолженности за длительный срок	<i>Заменена резолюцией A33-27*</i>
A32-28	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией A33-28*</i>
A32-29	Изменение Финансовых положений	<i>Заменена резолюцией A36-35</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A32-30	Утверждение счетов Организации за 1995, 1996 и 1997 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>
A32-31	Утверждение финансовых ведомостей за 1995, 1996 и 1997 финансовые годы в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>
A33-2	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	<i>Заменена резолюцией A35-9*</i>
A33-4	Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры)	<i>Заменена резолюцией A36-26</i>
A33-7	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды	<i>Заменена резолюцией A35-5*</i>
A33-8	Продолжение и расширение Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов	<i>Заменена резолюцией A35-6</i>
A33-10	Создание Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)	<i>Заменена резолюцией A35-8*</i>
A33-13	Использование кроссполярных маршрутов	<i>Заменена резолюцией A36-14</i>
A33-14	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией A35-14*</i>
A33-15	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)	<i>Заменена резолюцией A35-15</i>
A33-16	Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО	<i>Заменена резолюцией A36-7</i>
A33-17	Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту	<i>Заменена резолюцией A36-8</i>
A33-18	Предотвращение внедрения инвазивных чужеродных видов	<i>Заменена резолюцией A35-19*</i>
A33-19	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта	<i>Заменена резолюцией A35-18*</i>
A33-21	Уточнение политики в области технического сотрудничества	<i>Заменена резолюцией A35-20*</i>
A33-22	Порядок проведения внешней ревизии и счетов за 2000 и 2001 финансовые годы	<i>Заменена резолюцией A35-31</i>
A33-23	Бюджеты на 2002, 2003 и 2004 годы	<i>Выполнена</i>
A33-26	Взносы в Общий фонд за 2002, 2003 и 2004 годы	<i>Выполнена</i>
A33-27	Стимулирование погашения задолженностей за длительный срок	<i>Заменена резолюцией A35-27</i>
A33-28	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией A35-28</i>

* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A33-29	Изменение Финансовых положений	<i>Заменена резолюцией А36-35</i>
A35-3	Практический подход к рассмотрению правовых и институциональных аспектов систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)	<i>Заменена резолюцией А36-26</i>
A35-5	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды	<i>Заменена резолюцией А36-22</i>
A35-7	Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов	<i>Заменена резолюцией А36-2</i>
A35-8	Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)	<i>Заменена резолюцией А36-5</i>
A35-9	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	<i>Заменена резолюцией А36-20</i>
A35-10	Финансовые взносы для осуществления Плана действий в области авиационной безопасности	<i>Заменена резолюцией А36-18</i>
A35-11	Угроза гражданской авиации, создаваемая переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК)	<i>Заменена резолюцией А36-19</i>
A35-13	Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы	<i>Заменена резолюцией А36-24</i>
A35-14	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>Заменена резолюцией А36-13</i>
A35-16	О разработке технических требований, касающихся систем бортовых самописцев полетных данных	<i>Выполнена</i>
A35-17	Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации	<i>Заменена резолюцией А36-9</i>
A35-18	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта	<i>Заменена резолюцией А36-15</i>
A35-19	Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов	<i>Заменена резолюцией А36-21</i>
A35-20	Уточнение политики в области технического сотрудничества	<i>Заменена резолюцией А36-17</i>
A35-21	Расширение деятельности ИКАО в области технического сотрудничества	<i>Заменена резолюцией А36-17</i>
A35-23	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	<i>Выполнена</i>
A35-25	Поправка к Финансовым положениям	<i>Заменена резолюцией А36-35</i>
A35-26	Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения	<i>Заменена резолюцией А36-36</i>
A35-28	Фонд оборотных средств	<i>Заменена резолюцией А36-24</i>
A35-29	Утверждение счетов Организации за 2001, 2002 и 2003 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Заменена резолюцией А36-36</i>

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A35-30	Утверждение счетов по деятельности в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций за 2001, 2002 и 2003 финансовые годы, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по финансовым отчетам Организации, охватывающих также счета Программы развития Организации Объединенных Наций	<i>Заменена резолюцией A36-37</i>
A35-31	Назначение внешнего ревизора	<i>Заменена резолюцией A36-38</i>

Добавление С

СПИСОК РЕЗОЛЮЦИЙ, ПОЛУЧЕННЫХ В РЕЗУЛЬТАТЕ СВЕДЕНИЯ ВОЕДИНО, С УКАЗАНИЕМ ИХ ИСТОЧНИКОВ

<i>Резолюция</i>	<i>В результате сведения воедино</i>	<i>Резолюция</i>	<i>В результате сведения воедино</i>
A16-6*	A4-20, A10-6, A12-8, A14-3, A15-4, A15-19	A21-10	A16-56, A18-7
A16-9*	A12-5, A15-5, A15-8, добавление Н	A21-33*	A12-30, A18-24, A18-25, A19-3, A19-4, A19-5
A16-10	A12-5, A15-5	A22-12*	A18-11, A21-19
A16-13	A4-6, A14-4	A22-13*	A16-3, A18-12
A16-14*	A2-8, A4-4, A10-9	A23-13	A18-16, A21-22, A22-28
A16-23*	A14-32, A15-19, A15-20	A26-7*	A17-5, A17-6, A17-7, A17-9, A17-10, A17-11, A17-13, A17-14, A17-16, A17-17, A17-23, A20-2, A21-9, A22-16, A22-17, A23-21, A23-22, A24-18, A24-19
A16-26	A1-44, A10-33	A31-6	A29-8, A29-9
A16-27	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-11*	A16-4, A22-12, A22-13, A22-14, пункты 1 с) и 3 а) 1) ii) постанов- ляющей части, A22-15, A23-10, A28-3, A29-12
A16-28	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-15*	A7-6, A10-40, A16-36, A27-3
A16-29	A2-15, A10-35, A12-21, A14-36	A32-17	A2-9, A4-19, A7-14, A7-15, A10-32, A10-36, A12-18, A12-19, A15-5, A15-22, A16-22, A16-26, A16-27, A16-28, A16-29, A16-30, A16-31, A16-33, A16-34, A18-20, A18-21, A21-26, A21-28, A22-24, A24-12, A24-14, A26-13, A27-4, A27-15, A29-18, A31-12 и A31-13
A16-30	A1-40, A10-35, A12-21, A14-36		
A16-32*	A1-45, A2-22, A15-21		
A16-33	A2-13, A4-17		
A16-34	A10-38, A12-20, A14-35		
A16-36	A10-39, A12-23, A14-38		
A16-54*	A11-14, A14-48, A15-36		
A16-56*	A6-2, A7-1, A8-7, A9-6		
A18-20	A14-34, A15-17		
A21-9*	A16-37, A17-2, A17-3, A17-8, 18-9		

* Утратила силу. См. добавление В настоящего документа.

Добавление D

СПИСОК РЕЗОЛЮЦИЙ, КОТОРЫЕ БЫЛИ СВЕДЕНЫ ВОЕДИНО, С УКАЗАНИЕМ ПОЛУЧЕННОЙ В РЕЗУЛЬТАТЕ РЕЗОЛЮЦИИ

<i>Резолюция</i>	<i>Сведена в</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Сведена в</i>
A1-40	A16-30	A15-8,	A16-9*
A1-44	A16-26	добавление H	A18-20
A1-45	A16-32*	A15-17	A16-6* и A16-23*
A2-8	A16-14	A15-19	A16-23*
A2-13	A16-33	A15-20	A16-42*
A2-15	A16-29	A15-21	A16-27 и A16-28
A2-22	A16-32*	A15-23	A16-54*
A4-4	A16-14*	A15-36	A22-13
A4-6	A16-13	A16-3	A31-11
A4-17	A16-33	A16-4	A31-15
A4-20	A16-6*	A16-36	A21-9*
A6-2	A16-56*	A16-37	A21-10
A7-1	A16-56*	A16-56	A21-9*
A7-6	A31-15	A17-2	A21-9*
A8-7	A16-56*	A17-3	A26-7*
A9-6	A16-56*	A17-5	A26-7*
A10-6	A16-6*	A17-6	A26-7*
A10-9	A16-14*	A17-7	A21-9*
A10-33	A16-26	A17-8	A26-7*
A10-35	A16-27, A16-28, A16-29 и A16-30	A17-9	A26-7*
A10-38	A16-34	A17-10	A26-7*
A10-39	A16-36	A17-11	A26-7*
A10-40	A31-15	A17-13	A26-7*
A11-14	A16-54*	A17-14	A26-7*
A12-5	A16-9* и A16-10	A17-16	A26-7*
A12-8	A16-6*	A17-17	A26-7*
A12-20	A16-34	A17-23	A26-7*
A12-21	A16-27, A16-28, A16-29 и A16-30	A18-7	A21-10
A12-23	A16-36	A18-9	A21-9*
A12-30	A21-33	A18-11	A22-12
A14-3	A16-6*	A18-12	A22-13
A14-4	A16-13	A18-16	A23-13
A14-32	A16-23*	A18-24	A21-33
A14-34	A18-20	A18-25	A21-33
A14-35	A16-34	A19-3	A21-33
A14-36	A16-27, A16-28, A16-29 и A16-30	A19-4	A21-33
A14-38	A16-36	A19-5	A26-7*
A14-48	A16-54*	A20-2	A26-7*
A15-4	A16-6*	A21-9	A26-7*
A15-5	A16-9* и A16-10	A21-19	A22-12
		A21-22	A23-13

* Утратила силу. См. добавление В настоящего документа.

<i>Резолюция</i>	<i>Сведена в</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Сведена в</i>
A22-12	A31-11	A24-18	A26-7*
A22-13	A31-11	A24-19	A26-7*
A22-14, пункты 1 с) и 3 а) 1) ii) постановляющей части	A31-11	A27-3	A31-15
A22-15	A31-11	A28-3	A31-11
A22-16	A26-7*	A29-8	A31-6
A22-17	A26-7*	A29-9	A31-6
A22-28	A23-13	A29-12	A31-11
A23-10	A31-11		
A23-21	A26-7*		
A23-22	A26-7*		

* Утратила силу. См. добавление В настоящего документа.

Добавление E

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ РЕЗОЛЮЦИЙ

Авиамаршруты: кроссполярные, использование: A36-14 (II-27)

Авиапочта: A36-15, добавление H (III-17)

Авиационное страхование от военных рисков: помощь: A33-20 (V-10)

Авиационные происшествия

материалы, относящиеся к происшествиям и инцидентам:

 неразглашение: A36-8 (I-115)

 помощь жертвам: нормы и программы: A32-7 (I-118)

 предотвращение: A36-10 (I-113)

 расследование: A36-13, добавление U (II-24); A36-10 (I-113)

Алкоголь: злоупотребление: программы проверок: A33-12 (II-47)

Ассамблея

 правила процедуры: (I-28)

 арабский текст: решение A25 (I-29)

 русский текст: решение A22 (I-28)

 приглашения: A5-3 (I-30)

 резолюции, действующие: добавление F

 резолюции, действующие: предметный указатель: добавление E

 резолюции, оговорки: добавление A

 резолюции, сведение воедино: добавления C и D

 резолюции, утратившие силу: A16-1; A18-1; A21-1; A22-1; A23-1; A24-6; A26-6;

 A27-6; A29-4; A31-3; A32-4; A33-6; A35-4; A36-16, добавление B

 сессии, сроки созыва и место проведения: A8-1 (I-26); A16-13 (I-29);

 решение A22 (I-28)

 чрезвычайные сессии: A14-5 (I-27)

Аэронавигационная комиссия

 группы экспертов: A36-13, добавление C (II-6)

 использование языков: A22-29 (IX-2)

 состав: A18-2 (I-22); A27-2 (I-24)

 членство: A22-4 (I-23)

Аэронавигационное оборудование и обслуживание

 осуществление: A22-19 (II-31); A36-13, добавление L (II-15)

 поиск и спасание: A36-13, добавление N (II-17)

 региональные планы и SUPPS: A36-13, добавление J (II-12)

 совместное финансирование: A1-65 (IV-1)

 экономическая обоснованность: A16-10 (IV-6)

 SARPS и PANS: A36-13, добавление A (II-3)

Аэропорт Иерусалима: A21-7 (I-45); A23-5 (I-46)

Аэропорты

возобновление работы: A22-11 (VI-7)
обеспечение: A36-13, добавление P (II-20)
шум: A36-22, добавление E (I-69)

Аэропорты и аэронавигационное обслуживание: A36-15, добавление F (III-14)

Безопасность аэронавигации: A32-6 (I-48)

Безопасность полетов

сбор и обработка данных: A36-9 (II-36)
человеческий фактор: A36-13, добавление V (II-26)

Бюджеты

2005–2006–2007: A35-22 (X-15)
2008–2009–2010: A36-29 (X-17)

Взносы

выплата, задержки: A26-23 (X-3)
подтверждение и определение: A35-23 (X-11)
принципы: A36-31 (X-2)
шкала на 2005–2007 гг.: A35-24 (X-4)
шкала на 2008–2010 гг.: A36-32 (X-9)

Внешний ревизор: A5-10 (X-28); A36-38 (X-28)

назначение: A36-38 (X-28)

Воздушное движение

координация, гражданские/военные воздушные суда: A36-13, добавление O (II-19)
обслуживание, разграничение воздушного пространства: A36-13,
добавление M (II-16)
предоставление обслуживания: A36-13, добавление W (II-26)

Воздушное право

конвенции: A36-26, добавление B (V-1)
преподавание: A36-26, добавление D (V-3)

Воздушные суда

аренда, фрахтование и обмен: A23-13 (II-43)
дезинсекция: A36-24 (I-88)
новые типы, системное планирование: A23-14 (II-41)
нормы проектирования: A33-11 (I-91)
сверхзвуковые: A36-22, добавление G (I-72)
шум: дозвуковые: A36-22, добавление D (I-67)
шум: политика и программы: A36-22, добавление C (I-64)

Воздушный транспорт

обслуживание: A27-13 (I-89)
сводное заявление: политика ИКАО: A36-15 (III-1)

Вторжение Ирака в Кувейт: авиационные последствия: A28-7 (I-47)

Гендерное равенство: A36-27 (VIII-5)

- Глобальная связь "воздух – земля"
см. Связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения (CNS/ATM)
- Глобальное согласование правил: A29-3 (I-90)
- Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках:
A36-23 (II-37)
- Глобальный аэронавигационный план: A36-7, добавление B (II-35)
- Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП): A36-7, добавление A (II-33)
- Гражданская авиация: влияние на окружающую среду: A36-22, добавление H (I-73)
- Гражданские воздушные суда: ненадлежащее использование: декларация: A33-1 (VII-1)
- Группы экспертов: A36-13, добавление C (II-6)
- Дезинсекция воздушных судов: A36-24 (I-88)
- Договаривающиеся государства
взаимоотношения с ИКАО: A1-14 (I-39); A1-15 (I-43); A2-26 (I-39); A2-27 (I-41)
выполнение финансовых обязательств
см. Задолженность
действия в отношении технического сотрудничества: A36-17 (VI-1)
набор персонала наземных служб: A36-13, добавление R (II-22)
сотрудничество, безопасность гражданской авиации: A25-3 (I-13)
сотрудничество, возобновление работы аэропортов: A22-11 (VI-7)
сотрудничество: расследование авиационных происшествий:
A36-13, добавление U (II-24)
участие в технической работе: A36-13, добавление S (II-23)
- Доклады ревизора: A36-36 (X-26)
- Документация
публикация и распространение: A24-21 (IX-6)
рассылка: A3-5 (IX-7); A36-13, добавление B (II-5);
- Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов: A36-2 (I-103)
- Единицы измерения: A36-13, добавление F (II-9)
- Задолженность: урегулирование: A34-1 (X-24); A35-27 (X-23); A36-33 (X-21)
- Замена галонов: A36-12 (II-50)
- Защита международного общественного воздушного транспорта: A27-13 (I-89)
- Звуковой удар: A36-22, добавление G (I-72)
- Землепользование: планирование и организация: A36-22, добавление F (I-71)

Злоупотребление наркотическими веществами на рабочем месте:
роль ИКАО: А29-16 (II-46)
наркотики и алкоголь: программа проверок: А33-12 (II-47)

Издания: А1-54 (IX-5)

Изменение климата: А36-22, добавление К (I-77)

Израиль: А19-1 (I-44); А20-1 (I-44)

ИКАО

повышение эффективности: А31-2 (I-32); А32-1 (I-35); А33-3 (I-37)
политика в юридической области: А36-26 (V-1)
политика в юридической области: общая политика: А36-26, добавление А (V-1)
постоянная Штаб-квартира: А8-4 (I-30); А8-5 (I-32)
празднование 50-летия (1994): А29-1 (I-1)
членский состав: А1-3 (I-15); А1-9 (I-16)
эмблема и печать: А31-1 (I-38)

Инфекционные заболевания: охрана и предотвращение: пассажиры и экипажи:
А35-12 (I-86)

Качество воздуха: А36-22, добавление Н (I-73)

Комиссия по международной гражданской службе: А21-12 (I-57)

Комитет по пенсионному фонду персонала: А3-9 (VIII-8)

Коммерческие права

см. Соглашения и договоры

Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения:
статья IV: применение: А35-2 (VII-18)

Конвенция о международной гражданской авиации, 1944
см. Чикагская конвенция, 1944

Контроль за обеспечением безопасности полетов
программа проверок: А32-11 (I-97); А33-9 (I-101); А35-6 (I-98)
совершенствование: А29-13 (I-96)

Координация научных исследований и разработок: А36-13, добавление I (II-12)

Космическое пространство: А29-11 (I-58)

Кубинское гражданское воздушное судно, акт диверсии и разрушения: А22-5 (I-47)

Летный экипаж, удостоверения о квалификации и свидетельства:
А36-13, добавление G (II-9)

Ливийский гражданский самолет, сбитый: А19-1 (I-44)

- Международные документы, ИКАО
ратификация, статус: A36-26, добавление C (V-2)
- Международный день мира: A24-1 (I-90)
- Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП):
A36-5 (I-110)
- Международные организации
взаимоотношения с ИКАО: A1-10 (I-50); A1-11 (I-51); A5-3 (I-30)
Организация Объединенных Наций
см. Организация Объединенных Наций
- Мир и безопасность: A5-5 (I-54)
- Навигационные средства
испытания: A36-13, добавление Q (II-21)
координация научных исследований и разработок: A36-13, добавление I (II-12)
- Налогообложение: A36-15, добавление E (III-13)
- Наркотические средства
борьба с незаконными перевозками на авиационном транспорте: роль ИКАО:
A27-12 (I-84)
программа проверок: A33-12 (II-47)
- Насильственное изменение курса и захват ливанского воздушного судна: A20-1 (I-44)
- Недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры:
правонарушения: национальное законодательство: A36-26, добавление E (V-3)
- Незаконное вмешательство
государства: действия: A36-20, добавление D (VII-9)
декларация Ассамблеи: A17-1 (VII-2)
международные организации: сотрудничество: A36-20, добавление H (VII-14)
международные юридические документы: A36-20, добавление B (VII-6)
ненадлежащее использование воздушных судов: декларация: A33-1 (VII-1)
общая политика: A36-20, добавление A (VII-5)
Совет: действия: A36-20, добавление G (VII-13)
технические меры по обеспечению безопасности: A36-20, добавление C (VII-7);
добавление F (VII-12)
уничтожение воздушных судов в полете: A27-9 (VII-16); A33-1 (VII-1); A35-1 (I-49)
экспортный контроль за ПЗРК: A36-19 (VII-17)
- Незаконный захват воздушных судов (см. также Незаконное вмешательство):
A36-20 (VII-4)
- Объединенная инспекционная группа: A22-7 (I-56)
- Ограничение курения: международные пассажирские рейсы: A29-15 (I-86)
- Организация Объединенных Наций
взаимоотношения с ИКАО: A2-24 (I-53)

десятая годовщина: A9-16 (I-54)
пропуск-паспорт: A2-25 (I-53)
резолюция 222 (IX) А ЭКОСОС: A36-17, добавление А (VI-1)
соглашение с ИКАО: A1-2 (I-52)

Организация Объединенных Наций и специализированные учреждения:
Объединенная инспекционная группа: A22-7 (I-56)

Организация освобождения Палестины: участие в ИКАО в качестве наблюдателя:
A22-6 (I-58)

Осуществление региональных планов: A22-19 (II-31)
безопасность полетов в Африке: A36-1 (II-29)

Охрана окружающей среды
изменение климата: A36-22, добавление К (I-77)
инвазивные чужеродные виды, предотвращение: A36-21 (I-83)
общие положения: A36-22, добавление А (I-61)
политика и практика ИКАО: A36-22 (I-60)

Перегруженность аэропортов и воздушного пространства: A27-11 (II-42)

Перегруженность воздушного пространства
см. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства

План действий в области авиационной безопасности: финансовые взносы:
A36-18 (VII-15)

Поисково-спасательные службы: A36-13, добавление Н (II-17)

Политика в области аэронавигации: A15-9 (II-2); A36-13 (II-2)

Политика в области общественной информации: A1-15 (I-43)

Помощь государствам (см. также Техническое сотрудничество)
командировки, технический секретариат: A36-13, добавление U (II-24)
осуществление региональных планов: A16-10 (IV-6); A22-19 (II-31);
A36-13, добавление J (II-12)
осуществление SARPS и PANS: A36-13, добавление D (II-7)
персонал и оборудование, возобновление работы аэропортов: A22-11 (VI-7)
службы поиска и спасания: A36-13, добавление N (II-17)
финансирование региональных планов: A16-10 (IV-6)

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS)
выработка: A35-14, добавление А (II-3)
применение SARPS и PANS: A36-13, добавление D (II-7)
разработка: A36-22, добавление В (I-63)

Право договоров: Венская конвенция 1986 г.: подтверждение: A33-5 (I-42)

Привилегии и иммунитеты: A2-26 (I-39); A2-27 (I-41); A26-3 (I-41)

Приглашения принимать участие в работе сессий Ассамблеи в будущем:
A5-3 (I-30)

- Приостановление права голоса: A36-33 (X-21)
- Прогнозирование и экономическое планирование: A36-15, добавление C (III-9)
- Программа работы
аэронавигация: A24-8 (II-19)
- Программа поддержки внедрения и развития (ПВР): A36-3 (I-108)
- Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН): A36-16 (VI-1)
деятельность ИКАО в качестве учреждения-исполнителя: A36-37 (X-27)
- Пропуск-паспорт: A2-25 (I-53)
- Радионавигационные средства
см. Средства навигации
- Радиотелефонная связь: английский язык: знание: A36-11 (II-48)
- Радиочастотный спектр: политика ИКАО: A36-25 (I-115)
- Различия (SARPS и PANS): A36-13, добавление D (II-7)
- Расходы на административное и оперативное обслуживание: A36-39 (X-29)
- Региональные бюро: секретариат: A36-13, добавление T (II-23)
- Региональные дополнительные правила (SUPPS)
выработка: A36-13, добавление K (II-14);
осуществление: A36-13, добавление M (II-16)
- Региональные организации гражданской авиации:
взаимоотношения с ИКАО: A27-17 (I-55)
- Региональные планы
выработка: A36-13, добавление K (II-14);
добровольные взносы в форме оборудования и фондов: A36-17, добавление B (VI-4)
осуществление: A22-19 (II-31); A36-13, добавление M (II-16)
финансирование: A16-10 (IV-6)
- Рейсы, выполняемые для оказания гуманитарной помощи: A29-14 (I-117)
- Рекомендуемая практика
выработка: A36-13, добавление A (II-3)
определение: A36-13, добавление A (II-3)
применение: A36-13, добавление D (II-7)
разработка: A36-22, добавление B (I-63)
- Российские гражданские воздушные суда, акты терроризма и уничтожения: A35-1 (I-49)
- Руководства, технические: A36-13, добавление E (II-8)

Сбалансированный подход
см. Шум

Сверхзвуковые самолеты
см. Воздушные суда

Свидетельства, летный экипаж: А21-24 (II-45); А36-13, добавление G (II-9)

Связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения (CNS/ATM)
глобальная навигационная спутниковая система (GNSS):
Хартия прав и обязательств государств: А32-19 (V-8)
осуществление: правовые аспекты: А32-20 (V-9); А36-26, добавление F (V-6)
глобальная связь "воздух – земля": юридические аспекты: А29-19 (I-14)
действия по реализации решений Конференции (1998): А32-12 (I-95)
правовые и институционные аспекты: А36-26, добавление F (V-6)
сводное заявление: политика и практика ИКАО: А35-15 (I-92)

Секретариат
географическое представительство: А14-6 (VIII-4); А24-20 (VIII-4)
краткосрочные назначения: А14-6, пункт 2 (VIII-4)
назначение и продвижение по службе: А1-8 (VIII-7)
национальное распределение: А4-31 (VIII-3)
общая политика: А1-51 (VIII-1)
откомандирование: А1-51, пункт 3 (VIII-2)
политика в области набора: А14-6, пункты 2 и 3 (VIII-4)
привилегии и иммунитеты: А2-27 (I-41)
специалисты в области технической помощи: А36-17, добавление С (VI-6)
технический: А36-13, добавление S (II-23)

Серповидноэритроцитная особенность: А21-24 (II-45)

Сертификаты иностранных эксплуатантов: А36-6 (I-106)

Системы
координация разработки: А36-13, добавление I (II-12);
планирование: А23-14 (II-41)

Совет
арбитражный орган: А1-23 (I-29)
обязанности государств-членов: А4-1 (I-21)
увеличение числа членов: А13-1 (I-17); А17А-1 (I-18); А21-2 (I-19);
А28-1 (I-20); А28-2 (I-21)
чрезвычайная сессия: А24-5 (I-45)

Совещания
аэронавигационные: А36-13, добавление В (II-5)
документация: А3-5 (IX-7); А36-13, добавление В (II-5)
ИКАО, участие ООП в качестве наблюдателя: А22-6 (I-58)
неофициальные: А22-19, пункт с) (II-31)
подготовка и проведение: А11-16 (I-38)
специализированные учреждения, приглашение представителей
освободительных движений: решение А21 (I-57)

Совместное финансирование: A1-65 (IV-1); A14-37 (IV-5); A16-10 (IV-6)

Соглашения и договоры

двусторонние, осуществление региональных планов: A22-19 (II-31)

ИКАО – ООН: A1-2 (I-52)

пропуск-паспорт ООН: A2-25 (I-53)

Сотрудничество между Договаривающимися государствами: безопасность гражданской авиации: A25-3 (I-13)

Споры, урегулирование: A1-23 (I-29)

Сроки пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета:
A36-28 (VIII-2)

Стандарты

выработка: A36-13, добавление A (II-3)

определение: A36-13, добавление A (II-3)

применение SARPS и PANS: A36-13, добавление D (II-7)

Статистика: A36-15, добавление B (III-8)

Стипендии и пособия на образование: A36-17, добавление B (VI-4)

Столкновения исправных воздушных судов с землей (CFIT)

программа по предотвращению: реализация: A31-9 (I-112)

Техническая работа: участие государств: A36-13, добавление T (II-23)

Техническое сотрудничество: A36-17 (VI-1)

программа: A36-17, добавление A (VI-1), добавление C (VI-6)

финансирование: A36-17, добавление B (VI-4)

Торговля квотами на эмиссию: A36-22, добавление L (I-81)

Требования и меры по обеспечению безопасности

см. Незаконное вмешательство

Требования к знанию языка для ведения радиотелефонной связи: A36-11 (II-48)

Угон воздушных судов

см. Незаконное вмешательство

Удостоверения

летная годность: A36-13, добавление G (II-9)

летный экипаж, квалификация и свидетельства: A21-24 (II-45);

A36-13, добавление G (II-9)

Удостоверения о годности к полетам: A33-11 (I-91); A36-13, добавление G (II-9)

Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов: A32-11 (I-97); A35-6 (I-98); A33-9 (I-101); A36-20, добавление E (VII-11)
применение механизма непрерывного контроля после 2010 года: A36-4 (I-109)

Упрощение формальностей: A36-15, добавление D (III-10)

Условия найма наземного персонала: A36-13, добавление R (II-22)

Финансовые положения: A36-35 (X-1)

Фонд информационных и связанных технологий (ИСТ): A33-24 (X-29); A35-32 (X-30)

Фонд оборотных средств: A36-30 (X-14); A36-34 (X-19)

Циркуляры: A36-13, добавление E (II-8)

Чикагская конвенция, 1944

аутентичный текст, китайский: A32-2 (I-7)

аутентичный текст, русский: A22-2 (I-4)

аутентичный текст, французский и испанский: A16-16 (I-4)

заключительное положение, поправка: A22-3 (I-6); A24-3 (I-6); A31-29 (I-6);
A32-3 (I-7)

политика в отношении изменения: A4-3 (I-2)

статьи 48 а), 49 е) и 61 – сессии Ассамблеи: A8-1 (I-26)

статья 3 bis – включение: A25-1 (I-10); A25-2 (I-12); A27-1 (I-13)

статья 45 – постоянная штаб-квартира: A8-4 (I-30); A8-5 (I-32)

статья 48 а) – чрезвычайные сессии Ассамблеи: A14-5 (I-27)

статья 50 а) – членский состав Совета: A13-1 (I-17); A17A-1 (I-18); A21-2 (I-19);
A28-1 (I-20); A28-2 (I-21)

статья 56 – Аэронавигационная комиссия: A18-2 (I-22); A22-4 (I-23); A27-2 (I-24)

статья 83 bis – включение: A23-3 (I-10)

статья 83 bis – передача определенных функций и обязанностей: A23-2 (I-8)

статья 93 bis – членский состав ИКАО: A1-3 (I-15)

Штаб-квартира: постоянная Штаб-квартира: A8-4 (I-30); A8-5 (I-32)

Шум

сбалансированный подход: A36-22, добавление C (I-64)

Экономика авиаперевозчиков: A36-15, добавление G (III-16)

Экономическое развитие: A36-17 (VI-1)

Экономическое регулирование: A36-15, добавление A (III-3)

Эксперты

региональные бюро: A36-13, добавление T (II-23)

техническая помощь: A36-17 (VI-1)

Эмблема и печать ИКАО: A31-1 (I-38)

Эмиссия авиационных двигателей: A36-22, добавление I (I-75)

Юридический комитет: A7-5 (I-25)

Языки

арабский, расширение использования в ИКАО: решение A26: (IX-3); A29-21 (IX-3)
использование в ограниченном масштабе: решение A21 (IX-3)
использование на сессиях Ассамблеи: решение A23 (IX-3)
использование, Аэронавигационная комиссия: A22-29 (IX-2)
китайский, усиление использования в ИКАО: A31-16 (IX-4)
введение: решение A22 (IX-4)
обеспечение переводов: A22-30 (IX-1); A31-17 (IX-1)

GNSS

см. Связь, навигация, наблюдение/организация воздушного движения (CNS/ATM)

Добавление F

ИНДЕКС ДЕЙСТВУЮЩИХ РЕЗОЛЮЦИЙ* (в порядке номеров)

<i>Резолюция</i>	<i>Страница</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Страница</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Страница</i>
A1-2	I-52	A13-1	I-17	A22-30	IX-1
A1-3	I-15	A14-5	I-27	A23-1	B-7
A1-8	VIII-7	A14-6	VIII-4	A23-2	I-8
A1-9	I-6	A14-37	IV-5	A23-3	I-10
A1-10	I-50	A15-9	II-2	A23-5	I-46
A1-11	I-51	A16-1	B-1	A23-13	II-43
A1-14	I-39	A16-10	IV-6	A23-14	II-41
A1-15	I-43	A16-13	I-29	A24-1	I-90
A1-23	I-29	A16-16	I-4	A24-3	I-6
A1-51	VIII-1	A17-1	VII-2	A24-5	I-45
A1-54	IX-5	A17A-1	I-18	A24-6	B-8
A1-65	IV-1	A18-1	B-3	A24-20	VIII-4
A2-24	I-53	A18-2	I-22	A24-21	IX-6
A2-25	I-53	A19-1	I-44	A25-1	I-10
A2-26	I-39	A20-1	I-44	A25-2	I-12
A2-27	I-41	A21-1	B-4	A25-3	I-13
A3-5	IX-7	A21-2	I-19	A26-3	I-41
A3-9	VIII-8	A21-7	I-45	A26-6	B-9
A4-1	I-21	A21-12	I-57	A26-23	X-3
A4-3	I-2	A21-24	II-45	A27-1	I-13
A4-31	VIII-3	A22-1	B-6	A27-2	I-24
A5-3	I-30	A22-2	I-4	A27-6	B-10
A5-5	I-54	A22-3	I-6	A27-9	VII-16
A5-10	X-28	A22-4	I-23	A27-11	II-42
A7-5	I-25	A22-5	I-47	A27-12	I-84
A8-1	I-26	A22-6	I-58	A27-13	I-89
A8-4	I-30	A22-7	I-56	A27-17	I-55
A8-5	I-32	A22-11	VI-7	A28-1	I-20
A9-16	I-54	A22-19	II-31	A28-2	I-21
A11-16	I-38	A22-29	IX-2	A28-7	I-47

*Примечание. В отношении резолюций, утративших силу, см. резолюцию A16-1 (резолюции до 15-й сессии Ассамблеи) и резолюции A18-1, A21-1, A22-1, A23-1, A24-6, A26-6, A27-6, A29-4, A31-3, A32-4, A33-6, A35-4 и A36-16, а также добавление В настоящего документа.

В дополнение к резолюциям, указанным в настоящем индексе, сохраняют силу три другие резолюции, но их тексты не были воспроизведены в настоящем документе по следующим причинам:

- A6-12, A12-4 и A14-1: эти резолюции определяют Постоянные правила процедуры Ассамблеи. Существующий вариант этих правил содержится в Дос 7600.

<i>Резолюция</i>	<i>Страница</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Страница</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Страница</i>
A29-1	I-1	A33-6	B-15	A36-14	II-27
A29-3	I-90	A33-9	I-101	A36-15	III-1
A29-4	B-11	A33-11	I-91	A36-16	B-16
A29-11	I-58	A33-12	II-47	A36-17	VI-1
A29-13	I-96	A33-20	V-10	A36-18	VII-15
A29-14	I-117	A33-24	X-29	A36-19	VII-17
A29-15	I-85	A34-1	X-24	A36-20	VII-4
A29-16	II466	A35-1	I-49	A36-21	I-83
A29-19	I-14	A35-2	VII-18	A36-22	I-60
A29-21	IX-3	A35-4	B-16	A36-23	II-37
A31-1	I-38	A35-6	I-98	A36-24	I-88
A31-2	I-32	A35-12	I-86	A36-25	I-115
A31-3	B-12	A35-15	I-92	A36-26	V-1
A31-9	I-112	A35-22	X-15	A36-27	VIII-5
A31-16	IX-4	A35-24	X-4	A36-28	VIII-2
A31-17	IX-1	A35-27	X-23	A36-29	X-17
A31-29	I-6	A35-32	X-30	A36-30	X-14
A32-1	I-35	A36-1	II-29	A36-31	X-2
A32-2	I-7	A36-2	I-103	A36-32	X-9
A32-3	I-8	A36-3	I-108	A36-33	X-21
A32-4	B-14	A36-4	I-109	A36-34	X-19
A32-6	I-48	A36-5	I-110	A36-35	X-1
A32-7	I-118	A36-6	I-106	A36-36	X-26
A32-11	I-97	A36-7	II-32	A36-37	X-27
A32-12	I-95	A36-8	I-115	A36-38	X-28
A32-19	V-8	A36-9	II-36	A36-39	X-29
A32-20	V-9	A36-10	I-113		
A33-1	VII-1	A36-11	II-48		
A33-3	I-37	A36-12	II-50		
A33-5	I-42	A36-13	II-2		

– КОНЕЦ –

© ИКАО 2008
5/08, R/P1/50

Заказ № 9902
Отпечатано в ИКАО

ISBN 978-92-9231-078-3



9 789292 310783