ИКАО

Doc 10075

Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года)

Опубликовано с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ИКАО

Doc 10075

Действующие резолюции Ассамблеи (по состоянию на 6 октября 2016 года)

Опубликовано с санкции Генерального секретаря

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

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

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

Doc 10075. ***Действующие резолюции Ассамблеи***
(по состоянию на 6 октября 2016 года)
Заказ № 10075
ISBN 978-92-9258-168-8

© ИКАО, 2016

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

ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящий документ содержит тексты всех резолюций Ассамблеи ИКАО, действовавших на момент закрытия 38-й сессии (сентябрь/октябрь 2016 года).

Документ состоит из десяти частей, семь из этих частей имеют несколько подразделов (части и подразделы указаны в оглавлении). Текст каждой резолюции помещен в соответствующей 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 и пока остающиеся в силе (добавление A);

– список резолюций, полученных в результате сведения воедино, с указанием их источников (добавление B);

– список резолюций, которые были сведены воедино, с указанием полученной в результате резолюции (добавление C);

– предметный указатель действующих резолюций (добавление D);

– индекс действующих резолюций (добавление E).

С резолюциями или их частями, утратившими силу, можно ознакомиться на сайте http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/resolutions.aspx.

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.

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.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Страница

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-31
Отношения с Договаривающимися государствами I-41
Взаимоотношения с международными организациями и другими органами I-53
Общая политика в отношении специальных программ I-62

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-27
Региональные планы II-27
Осуществление региональных планов II-27
Специальные программы II-32
Летная годность и эксплуатация воздушных судов II-44
Выдача свидетельств персоналу и подготовка кадров II-46
Расследование авиационных происшествий II-53
Единицы измерения II-53
Наземные средства, обслуживание и персонал II-54
Технические меры, направленные против актов незаконного вмешательства II-54

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-24

Часть VIII. Организация и персонал VIII-1
Организационные вопросы VIII-1
Общая кадровая политика VIII-1

Страница

Набор и укомплектование штатов VIII-3
Назначение и продвижение по службе VIII-7
Разное VIII-8

Часть IX. Языки и административное обслуживание IX-1
Языки IX-1
Административное обслуживание IX-6

Часть X. Финансы X-1
Финансовые положения X-1
Взносы X-5
Бюджеты X-28
Фонд оборотных средств X-37
Задолженность по взносам X-39
Счета и ревизия X-43
Разное X-48

Добавление A A-1
Оговорки к резолюциям, принятым Ассамблеей ИКАО

Добавление B B-1
Список резолюций, полученных в результате сведения воедино, с указанием их источников

Добавление C C-1
Список резолюций, которые были сведены воедино, с указанием полученной в результате резолюции

Добавление D D-1
Предметный указатель действующих резолюций

Добавление E E-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 a), 49 e) и 61**
A8-4.	**Поправка к статье 45**
A13-1.	**Поправка к статье 50 a)**
A14-5.	**Поправка к статье 48 a)**
A17A-1.	**Поправка к статье 50 a)**
A18-2.	**Поправка к статье 56**
A21-2.	**Поправка к статье 50 a)**
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 a)**

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 A3-2 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 трехъязычном 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 призывает* все Договаривающиеся государства 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 A3-2.

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 a) 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 a) 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. *поручает* 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. *поручает* 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,

отметив, 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 a) 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 a) 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. *поручает* 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 a) 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 a), в том случае, когда воздушное судно, зарегистрированное в Договаривающемся 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 Договаривающемся 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 a). Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.

b) Передача не будет иметь действия в отношении других Договаривающихся 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 Договаривающегося государства или государств государством – стороной соглашения.

c) Положения пунктов a) и b), упомянутых выше, также применяются к случаям, предусмотренным Статьей 77.";

2. *устанавливает,* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 a) названной Конвенции, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации девяноста 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 девяносто 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 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*,

настоятельно 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 a) 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 a) 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 a) и не затрагивает пункты b) и c) настоящей Статьи.";

3. *устанавливает* в соответствии с положением упомянутой статьи 94 a) 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:

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 второй ратификационной грамоты;

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

f) Генеральный секретарь 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.

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. *поручает* 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 a) 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 *bis*)

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 в отношения, 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 *a)*, может после одобрения Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций быть вновь допущено в Международную организацию гражданской авиации по его просьбе и с одобрения большинства Совета.

c) Если осуществление членами данной Организации прав и привилегий, принадлежащих им как членам Организации Объединенных Наций, приостановлено, то, по требованию последней, приостанавливается осуществление ими прав и привилегий, вытекающих из 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 a) 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 a) Конвенции, и

принимая во внимание, что заявления о приеме в члены настоящей Организации могут приниматься от государств, помимо указанных в статье 92 a) 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 проконсультироваться с государством или государствами, подвергшимися 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 a) 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 a) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

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

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 a) 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 a) 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 a) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

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

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 a) 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 a) *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 a) статьи 94 вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к указанной Конвенции:

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

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутого пункта a) 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 a) *Конвенции о международной гражданской авиации*

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея на своей двадцать восьмой (чрезвычайной) сессии приняла решение изменить статью 50 a) 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 a) Конвенции;

2. *поручает* Генеральному секретарю как можно скорее довести настоящую резолюцию до сведения Договаривающихся государств.

A39-4. Поправка к статье 50 a) *Конвенции о международной гражданской авиации*

Ассамблея,

собравшись на свою тридцать девятую сессию в Монреале 1 октября 2016 года,

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

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

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

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

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

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

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

a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;

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

c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сто двадцать восьмой ратификационной грамоты;

e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства – участники Конвенции о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;

f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства –участники названной Конвенции о дате вступления протокола в силу;

g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи на хранение его ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

A39-5. Ратификация протокола, изменяющего статью 50 a) *Конвенции о международной гражданской авиации*

Ассамблея,

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

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

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

2. *поручает* Генеральному секретарю как можно скорее довести эту 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 – членов 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.

A18-2. Поправка к статье 56 Конвенции об увеличении числа членов Аэронавигационной комиссии до пятнадцати

Ассамблея,

собравшись на свою восемнадцатую сессию в Вене,

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

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

* В настоящее время правило 55.

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 a) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

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

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 a) 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 – 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.

A38-13. Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 56 Конвенции предусматривает, что Аэронавигационная комиссия состоит из 19 членов, назначенных Советом из числа лиц, выдвинутых государствами-членами, 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 государств-членов в работе Аэронавигационной комиссии,

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

1. *постановляет* предложить Совету при каждом новом назначении в состав Аэронавигационной комиссии прилагать все усилия к тому, чтобы обеспечить выдвижение кандидатур от всех государств-членов, из числа которых могут быть выбраны 19 членов Комиссии;

2. *настоятельно призывает* все государства-члены, особенно те, 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 государства-члена, а также учитывать в полной мере желательность того, чтобы были представлены все регионы мира;

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

5. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A22-4.

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

Ассамблея,

отметив, 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 a) статьи 94 вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

> "В Статье 56 Конвенции выражение "пятнадцати членов" заменяется на "девятнадцати членов";

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутого пункта a) 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.

A39-6. Поправка к статье 56 *Конвенции о международной гражданской авиации*

Ассамблея,

собравшись на свою тридцать девятую сессию в Монреале 1 октября 2016 года,

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

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

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

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

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

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

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

a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;

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

c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сто двадцать восьмой ратификационной грамоты;

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

f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства –участники названной Конвенции о дате вступления протокола в силу;

g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи на хранение его ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

A39-7. Ратификация протокола, изменяющего статью 56 *Конвенции о международной гражданской авиации*

Ассамблея,

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

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

1. *рекомендует* всем Договаривающимся государствам как можно скорее ратифицировать поправку к статье 56 *Конвенции о международной гражданской авиации*;

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

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 a), 49 e) и 61 Конвенции (сроки созыва сессий Ассамблеи)

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 48 a) *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 a) *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 a) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

"В статье 48 a) 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 a) 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 A6-12 и A12-4 и A14-1.

– Решения 12, 16, 18, 21, 22, 25 и 36-й сессий Ассамблеи (см. доклады Исполнительного комитета 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 A22. 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 получат 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. *поручает* 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. *поручает* Совету:

a) совершенствовать методы и процедуры работы Ассамблеи в целях повышения транспарентности и эффективности, а также сокращения продолжительности сессий Ассамблеи со вступлением в силу со следующей очередной сессии;

b) осуществить интенсивный обзор процессов принятия решений, методов и процедур работы Совета и его вспомогательных органов в целях усовершенствования, передачи полномочий и повышения эффективности работы Организации;

c) обеспечить эффективность контрольного механизма с процедурой независимого представления докладов Совету для достижения эффективности, транспарентности и подотчетности в рамках программ;

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ

Перечень соображений по обеспечению повышения эффективности ИКАО

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

a) обеспечить прямую и транспарентную 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 a) 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 (Doc 7600), то государства нужно уведомлять заблаговременно до начала следующей очередной сессии Ассамблеи, с тем чтобы такие изменения могли приниматься в начале сессии для незамедлительного вступления в силу.

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 c) данной резолюции)

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

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

a) ввести процедуры более своевременной разработки и, при необходимости, изменения документов воздушного права, Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, а также региональных аэронавигационных планов;

b) уделять больше внимания поощрению ратификации государствами документов по воздушному праву и осуществления Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в максимально широких масштабах во всем мире;

c) усовершенствовать и ускорить связь с Договаривающимися государствами, прежде всего в том, что касается Стандартов и Рекомендуемой практики, включая более широкое применение электронных способов передачи информации;

d) расширить автономию, предоставляемую процессу регионального планирования, а также смежные полномочия и ресурсы, предоставляемые региональным отделениям ИКАО, при обеспечении адекватной координации на глобальном уровне;

e) изучить взаимосвязь между ИКАО и другими органами (авиационными и смежными неавиационными органами как глобальными, так и региональными) в целях определения соответствующих областей ответственности, ликвидации дублирования и создания совместных программ, по мере необходимости;

f) обеспечить адекватное участие в деятельности ИКАО всех заинтересованных сторон авиационного сообщества, включая поставщиков обслуживания и промышленность;

g) усовершенствовать планирование сроков и документации, а также сократить продолжительность совещаний ИКАО в целом;

h) рассмотреть целесообразность и возможность привлечения внешних экспертов, в случае необходимости, для содействия в решении любых из вышеперечисленных вопросов.

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

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 A31-2 "Повышение эффективности ИКАО";

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

3. *поручает* 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 (EAO) 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. *поручает* 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 прибегая, 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 A31-2 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.

A33-3. Повышение эффективности ИКАО (для решения новых проблем)

Ассамблея,

принимая во внимание, что нынешняя ситуация, возникшая в результате трагических событий 11 сентября 2001 года, обусловливает 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,

поручает 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, *просит* Совет:

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. *поручает* 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. *поручает* 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 239C(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. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, принять меры по присоединению к *Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений*;

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

3. *просит* Генерального секретаря довести данную резолюцию до сведения всех Договаривающихся государств;

4. *просит* Совет представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о выполнении данной резолюции.

A33-5. *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. *настоятельно 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. *решительно 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 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,

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

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. *поручает* 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 аэронавигации

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. *поручает* 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.

A39-18. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности

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. *просит* Совет 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;

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

C. *просит* Совет 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 Ассамблеей;

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 Ассамблеей.

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. *поручает* 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. *уполномочивает* Президента 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: a) 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; b) 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. *поручает* Совету*:*

a) 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;

b) включить в такие рабочие соглашения, по договоренности и где это практически осуществимо, положение о разделении расходов на общие средства и обслуживание, предоставляемое государствам-членам;

c) 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. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A10-5, пункт 1 a) постановляющей части резолюции A18-21 и резолюцию A21-8.

A37-21. Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что резолюция A1-10, которая была принята на 1-й сессии Ассамблеи в 1947 году и по-прежнему действует, уполномочивает Совет вступать в соответствующие соглашения с общественными международными организациями, деятельность которых влияет на международную гражданскую авиацию, посредством заключения, когда это практически возможно, неофициальных рабочих договоренностей,

принимая во внимание, что в резолюции A27-17, касающейся взаимоотношений между ИКАО и региональными организациями гражданской авиации, указывается, в частности, что ИКАО обеспечивает работу и деятельность любых существующих и будущих региональных организаций гражданской авиации, и поручается Совету заключать с каждой организацией гражданской авиации соответствующие рабочие соглашения,

принимая во внимание, что в соответствии с этими резолюциями ИКАО разработала различные договоренности о сотрудничестве с региональными органами гражданской авиации,

принимая во внимание, что согласно политике ИКАО в области регионального сотрудничества ИКАО призвана в максимально возможной степени оказывать Договаривающимся государствам помощь, консультативные услуги и любые другие виды поддержки в связи с выполнением ими обязательств, предусмотренных Конвенцией о международной гражданской авиации и стратегическими целями ИКАО,

принимая во внимание, что ИКАО будет осуществлять свою политику в области регионального сотрудничества посредством тесного взаимодействия с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации,

1. *одобряет* политику ИКАО в области регионального сотрудничества и рамки регионального сотрудничества;

2. *рекомендует* региональным организациям и региональным органам гражданской авиации заключать соответствующие соглашения с ИКАО, руководствуясь политикой и рамками регионального сотрудничества ИКАО;

3. *настоятельно призывает* государства оказывать поддержку своим региональным организациям и региональным органам гражданской авиации в заключении соответствующих соглашений с ИКАО;

4. *рекомендует* государствам внедрять Стандарты и Рекомендуемую практику Приложений к *Конвенции о международной гражданской авиации* как на индивидуальной основе, так и в рамках регионального сотрудничества;

5. *рекомендует* государствам, не имеющим регионального органа, стремиться к его созданию;

6. *поручает* Совету обеспечить, чтобы ИКАО и региональные органы гражданской авиации рекомендовали государствам согласовывать эксплуатационные правила, требования и процедуры, основанные на Стандартах и Рекомендуемой практике;

7. *просит* Генерального секретаря реализовать утвержденный Советом план действий в целях улучшения сотрудничества с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации;

8. *просит* Генерального секретаря обеспечить тесное взаимодействие между ИКАО и каждым региональным органом гражданской авиации в соответствии с договоренностями, отраженными в заключенных ими меморандумах о сотрудничестве, что позволяет избежать дублирования работ;

9. *просит* Генерального секретаря организовать проведение периодических совещаний между ИКАО и региональными органами гражданской авиации и периодического рассмотрения достигнутого прогресса;

10. *просит* Совет представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о реализации политики ИКАО в области регионального сотрудничества и достигнутом прогрессе.

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

A39-1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха

A39-2. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

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)

A38-6. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра

A22-6. 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;

поручает Совету предпринять необходимые шаги для осуществления настоящей резолюции.

ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОГРАММ

A37-1. Принципы кодекса поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования

Ассамблея,

принимая во внимание, что государства-члены несут как коллективную, так и индивидуальную ответственность за обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что Конвенция и Приложения к ней составляют правовые и эксплуатационные рамки, на основе которых государства-члены могут строить систему обеспечения безопасности полетов гражданской авиации, базирующуюся на взаимном доверии и признании и требующую, чтобы все государства-члены выполняли свои обязательства по внедрению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и адекватному осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов,

напоминая, что взаимное доверие между государствами, а также уверенность общественности в безопасности воздушных перевозок зависят от доступа к адекватной информации, касающейся внедрения международных SARPS,

напоминая, что транспарентность и обмен такой информацией являются основными принципами безопасной авиатранспортной системы и что одна из целей обмена информацией заключается в обеспечении последовательного, основанного на фактах и транспарентного реагирования на проблемы безопасности полетов на уровне государств и на глобальном уровне,

признавая, что располагаемая отдельными государствами, авиационной отраслью и авиационными организациям информация о безопасности полетов, касающаяся существования эксплуатационных опасностей, может давать ясное представление о существующих и возникающих рисках и предоставлять возможность для своевременного вмешательства в целях повышения уровня безопасности полетов, если осуществляется обмен такой информацией и по ней предпринимаются коллективные действия,

признавая необходимость разработки принципов конфиденциальности и транспарентности в целях обеспечения надлежащего, беспристрастного и последовательного использования информации о безопасности полетов исключительно в целях повышения уровня безопасности полетов, а не в ненадлежащих целях, включая получение экономических преимуществ,

учитывая, что использование такой информации в целях, не связанных с безопасностью полетов, может препятствовать предоставлению такой информации с негативными последствиями для безопасности полетов,

1. *поручает* Совету разработать кодекс поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования на основе принципов, которые, в числе прочих, включают следующее:

   a) государства-члены будут собирать и обмениваться актуальной и надлежащей информацией о безопасности полетов в целях эффективного выполнения своих индивидуальных и коллективных обязанностей по обеспечению безопасности полетов международной гражданской авиации;

   b) государства-члены будут использовать информацию о безопасности полетов в целях оказания содействия обеспечению выполняемых под их контролем операций в полном соответствии с действующими SARPS и другими правилами;

c) государства-члены, авиационная отрасль и авиационные организации будут обеспечивать, чтобы совместная информация о безопасности полетов использовалась надлежащим, беспристрастным и последовательным образом исключительно в целях повышения уровня безопасности полетов;

d) государства-члены, авиационная отрасль и авиационные организации будут проявлять осторожность при раскрытии информации, учитывая в равной степени необходимость обеспечения транспарентности и возможность того, что раскрытие информации может воспрепятствовать предоставлению такой информации в будущем;

e) государства-члены, получающие информацию о безопасности полетов от другого государства, будут давать согласие на обеспечение уровня конфиденциальности и применение принципов раскрытия информации, аналогичных используемым государством, подготовившим такую информацию.

A29-11. 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 призывает* Договаривающиеся государства 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 A22-20 заменяется настоящей резолюцией.

A39-1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции A38-17 Ассамблея постановила и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что резолюция A38-17 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

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

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией A39-20/1 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* и резолюцией A39-20/2 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)"* представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 39-й сессии Ассамблеи:

Добавление A. Общие положения.

Добавление B. Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и (или) инструктивного материала, касающихся качества окружающей среды.

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

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

Добавление 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 качество местного воздуха;

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

3. *заявляет*, что настоящая резолюция вместе с резолюцией A39-22/1 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* и резолюцией A39-22/2 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)"* заменяют резолюции A38-17 и A38-18.

ДОБАВЛЕНИЕ A

Общие положения

Ассамблея,

принимая во внимание, что преамбула *Конвенции о международной гражданской авиации* гласит, что "будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира...", а статья 44 этой Конвенции гласит, что целью и задачей Организации являются "разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного

транспорта с тем, чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

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

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

принимая во внимание, что другие международные организации подчеркивают важность политики в области окружающей среды, затрагивающей воздушной 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 обусловливает необходимость оперативного принятия мер по обеспечению совместимости ее деятельности с качеством окружающей среды и развития по направлениям, позволяющим смягчать неблагоприятные последствия,

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

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

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

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

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

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

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

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

a) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;

b) ограничить или уменьшить влияние авиационной эмиссии на качество местного воздуха;

c) ограничить или сократить влияние выбрасываемых авиацией парниковых газов на глобальный климат;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ B

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

Ассамблея,

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

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

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

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

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

приветствуя рекомендацию CAEP относительно нового Стандарта по эмиссии нелетучих твердых частиц (нлТЧ),

приветствуя рекомендацию CAEP относительно нового глобального сертификационного Стандарта на эмиссию CO_2 для самолетов, который после его принятия станет томом III Приложения 16 *"Эмиссия CO_2 самолетов"*,

признавая, что сертификационный Стандарт на эмиссию CO_2 представляет собой сравнение технических характеристик авиационных технологий и предназначен для использования в процессах сертификации по эмиссии CO_2, а не предназначен служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов,

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

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

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

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

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

4. *приветствует* разработку нового Стандарта на CO_2 для самолетов, подлежащего введению 1 января 2020 года или позже для новых типов самолетов, за исключением новых типов самолетов с МТОМ менее или равной 60 т и с максимальной пассажировместимостью 19 человек или менее, в отношении которых датой начала применения будет 1 января 2023 года или более поздняя дата;

5. *приветствует* разработку нового Стандарта на CO_2 для самолетов, подлежащего введению 1 января 2023 года или позже для находящихся в производстве самолетов с датой прекращения производства 1 января 2028 года;

6. *настоятельно* призывает государства признать, что сертификационный Стандарт на эмиссию CO_2 не предназначен служить основой для эксплуатационных ограничений или связанных с эмиссией сборов;

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

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

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

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ С

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

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что в инструктивные указания ИКАО, разработанные для оказания государствам помощи в реализации сбалансированного подхода [*Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом* (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 ряд государств также может применять более широкую стратегию управления шумом,

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

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

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

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

3. *настоятельно призывает* государства:

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

   b) ввести транспарентный процесс или следить за его обеспечением при рассмотрении мер, направленных на уменьшение шума, включая:

      1) оценку проблемы шума в конкретном аэропорту на основе объективных, поддающихся измерению критериев и других соответствующих факторов;

      2) оценку вероятных затрат и выгод, связанных с применением различных имеющихся мер, и на основе этой оценки выбор таких мер, которые позволяют получить максимальные экологические выгоды наиболее эффективным с точки зрения затрат образом;

      3) рассылку результатов оценки для проведения консультаций с заинтересованными сторонами и разрешения споров;

4. *рекомендует* государствам:

   a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств, учитывая при этом взаимозависимость с другими экологическими проблемами;

b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;

c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов, учитывая при этом взаимозависимость с другими экологическими проблемами;

d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции, учитывая при этом возможные последствия таких ограничений для других аэропортов;

5. *просит* государства:

a) работать в тесном сотрудничестве в целях обеспечения как можно большей согласованности программ, планов и политики;

b) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;

c) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;

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

7. *просит* Совет:

a) постоянно оценивать эволюцию воздействия авиационного шума;

b) обеспечивать, чтобы инструктивный материал в документе Doc 9829 по сбалансированному подходу оставался актуальным и отвечал потребностям государств;

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ D

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

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации пришел к выводу, что общее постепенное снятие с эксплуатации "воздушных судов главы 3" всеми странами, которые ввели практику постепенного снятия с эксплуатации "воздушных судов главы 2", с экономической точки зрения не оправдано, и проделал работу, в результате которой была выработана рекомендация относительно нового Стандарта сертификации по шуму в томе I Приложения 16 с учетом того, что новые действия по постепенному снятию воздушных судов с эксплуатации рассматривать не следует,

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

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

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

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

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

   a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;

   b) вопроса о том, может ли необходимая защита обеспечиваться путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрахтования/обмена, либо, в качестве альтернативы, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;

   c) вопроса о том, может ли необходимая защита обеспечиваться путем введения ограничений лишь в тех аэропортах и на тех взлетно-посадочных полосах, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и лишь в такие периоды времени, когда шум создает наибольшие неудобства;

   d) последствий любых ограничений для других заинтересованных государств, проведения консультаций с такими государствами и представления им заблаговременных уведомлений о своих намерениях;

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

a) формулировать любые ограничения таким образом, чтобы отвечающие требованиям главы 2 воздушные суда отдельного эксплуатанта, выполняющие в настоящее время полеты на территорию этих государств, могли сниматься с эксплуатации на таких линиях постепенно в течение по крайней мере 7 лет;

b) не ограничивать до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов, у которых после даты выдачи первого индивидуального сертификата летной годности прошло менее 25 лет;

c) не ограничивать до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности более 2:1;

d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

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

a) ослабления воздействия шума на прилегающие к аэропортам жилые районы, не создавая при этом чрезмерных экономических трудностей для эксплуатантов воздушных судов;

b) учета проблем эксплуатантов из развивающихся стран в отношении "воздушных судов главы 2", включенных в настоящее время в их регистр, в тех случаях, когда их невозможно заменить до окончания периода постепенного снятия с эксплуатации при условии наличия доказательства размещения заказа на закупку или заключения контракта на аренду заменяющего воздушного судна, отвечающего требованиям главы 3, и согласия с первой датой его поставки;

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ E

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 C к настоящей резолюции содержится призыв к государствам применять сбалансированный подход к управлению шумом при решении проблем шума в своих международных аэропортах,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) завершения процесса снятия с эксплуатации в конкретном аэропорту воздушных судов, уровни шума которых превышают пределы, определенные главой 3 тома I Приложения 16;

b) полной оценки имеющихся мер решения проблемы шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом, изложенным в добавлении C;

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

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

b) соизмерять такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;

c) по возможности вводить ограничения частичного характера вместо полного запрета на полеты в аэропортах;

d) учитывать возможные последствия для авиаперевозок, в отношении которых отсутствуют приемлемые альтернативы (например, воздушные перевозки большой протяженности);

e) учитывать особые условия деятельности эксплуатантов из развивающихся стран, предоставляя освобождения во избежание создания необоснованного бремени для таких эксплуатантов;

f) вводить такие ограничения по возможности постепенно, с учетом экономических последствий для эксплуатантов затрагиваемых воздушных судов;

g) предоставлять эксплуатантам заблаговременное уведомление в разумные сроки;

h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;

i) информировать ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех таких введенных ограничениях;

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

ДОБАВЛЕНИЕ F

Планирование и организация землепользования

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) размещать новые аэропорты в соответствующих местах, например на удалении от районов, чувствительных к шуму;

b) принимать соответствующие меры для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;

c) определять зоны вокруг аэропортов с различающимися уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и устанавливать критерии надлежащего использования таких земельных участков с учетом инструктивного материала ИКАО;

d) вводить законодательство, разрабатывать рекомендации или определять другие приемлемые средства обеспечения соответствия этим критериям землепользования;

e) обеспечивать предоставление местному населению, проживающему вблизи аэропортов, понятной информации, касающейся полетов воздушных судов и их воздействия на окружающую среду;

4. *просит* Совет:

a) обеспечить, чтобы инструктивный материал по землепользованию, содержащийся в 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,

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

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ H

Влияние авиации на качество местного воздуха

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

A39-2. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

подтверждая, что для решения проблемы эмиссии ПГ международной авиации требуется активное участие и сотрудничество государств и отрасли, и *отмечая* коллективные обязательства, объявленные от

имени отрасли международного воздушного транспорта Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO_2 в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года, и по уменьшению эмиссии углерода на 50 % к 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года,

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

также признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции,

признавая, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН или Парижского соглашения и не предвосхищает результатов этих переговоров, и не представляет собой позицию участников этих соглашений,

отмечая, что для оказания содействия устойчивому развитию международной авиации и для достижения ее глобальных желательных целей необходим комплексный подход, охватывающий корзину мер, в том числе технологии и стандарты, устойчиво производимые альтернативные виды топлива, эксплуатационные усовершенствования и рыночные меры по уменьшению эмиссии,

признавая, что благодаря существенному техническому прогрессу в авиационном секторе топливная эффективность современных воздушных судов в расчете на пассажиро-километр выросла на 80 % по сравнению с 1960-ми годами,

приветствуя согласование Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) сертификационного стандарта на эмиссию CO_2 для самолетов,

признавая проводимую работу по изучению экологических аспектов снятия с эксплуатации воздушных судов, например, в плане утилизации воздушных судов,

признавая, что меры по организации воздушного движения (ОрВД) в рамках Глобального аэронавигационного плана ИКАО способствуют повышению эффективности эксплуатации воздушных судов и уменьшению авиационной эмиссии CO_2,

приветствуя оценку экологических выгод блочной модернизации авиационной системы (ASBU), завершенную по блоку 0 и проводимую по блоку 1,

принимая во внимание, что Конференция по авиации и альтернативным видам топлива, проходившая в ноябре 2009 года (CAAF/09), одобрила использование устойчиво производимых альтернативных видов топлива в авиации, в частности использование в кратко- и среднесрочной перспективе эквивалентных видов топлива в качестве важного средства уменьшения авиационной эмиссии,

также принимая во внимание, что CAAF/09 разработала Глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF), в результате реализации которой достигнут прогресс, включая имеющиеся на сегодняшний день пять возможных путей для сертификации альтернативных видов авиационного топлива и первый узловой аэропорт для таких видов топлива,

признавая, что техническая осуществимость устойчивого производства эквивалентного альтернативного авиационного топлива доказана и что требуется принятие соответствующих мер политики и стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы,

признавая необходимость обеспечения при разработке и внедрении таких видов топлива экономической целесообразности и приемлемости с социальной и экологической точек зрения, а также достигнутый прогресс в согласованности подходов к достижению устойчивого производства,

признавая необходимость изучить и облегчить доступ сектора гражданской авиации к возобновляемым источникам энергии, в том числе путем сотрудничества в реализации инициативы "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL) в рамках вклада Организации в ЦУР 7 *"Обеспечение всеобщего доступа к недорогим, надежным, устойчивым и современным источникам энергии для всех"*,

напоминая, что в резолюции A37-19 Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (РМ) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в приложении к резолюции A37-19, и что руководящие принципы были разработаны и включены в приложение к резолюции A38-18 Ассамблеи, а теперь воспроизводятся в приложении к настоящей резолюции,

отмечая, что в соответствии с резолюцией Ассамблеи A38-18 Организация подготовила и реализовала обширную стратегию в области наращивания потенциала и другой технической и финансовой помощи в соответствии с инициативой "Ни одна страна не остается без внимания (NCLB)" в целях оказания помощи в подготовке и представлении планов действий государств, включая проведение региональных семинаров, подготовку и обновление документа ИКАО Doc 9988 *"Инструктивный материал по разработке национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO_2"*, создание интерактивного веб-интерфейса, инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET) и инструмента ИКАО по оценке экологических выгод (EBT),

с удовлетворением отмечая, что по состоянию на 8 июня 2016 года 94 государства-члена, на долю которых приходится более 88 % объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО планы действий,

признавая, что возможности государств реагировать на проблемы, связанные с изменением климата, неодинаковы и что нужно оказывать необходимую поддержку, в частности, развивающимся странам и государствам с особыми потребностями,

подтверждая, что следует как можно скорее принять конкретные меры по оказанию помощи развивающимся странам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию возможностей,

признавая помощь, оказываемую ИКАО в рамках партнерства с другими организациями, с целью содействовать деятельности государств-членов по сокращению авиационной эмиссии, а также постоянные усилия по изысканию потенциальных партнерских отношений с другими организациями в области оказания помощи,

признавая важность проводимой работы по выявлению потенциального воздействия изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру,

признавая прогресс, достигнутый ИКАО в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН, и значительную поддержку этой инициативы, оказываемую ИКАО, в частности путем разработки вычислителя объема эмиссии углерода ИКАО для оценки эмиссии ПГ, создаваемой в результате воздушных пассажирских перевозок, и приветствуя распространение его применения на грузовые перевозки,

1. *постановляет,* что настоящая резолюция совместно с резолюцией A39-1 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха"* и резолюцией A39-3 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)"* заменяют резолюции A38-17 и A38-18 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет:

a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;

b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение последствий эмиссии авиационных двигателей для экологии и разработку конкретных предложений, охватывающих технические решения и рыночные меры и учитывающих потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;

c) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон РКИК ООН;

3. *вновь подтверждает,* что:

a) ИКАО следует по-прежнему предпринимать инициативы по распространению информации о научном понимании воздействия авиации и принимаемых мерах по решению проблемы авиационной эмиссии и постоянно служить форумом, способствующим проведению дискуссии относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;

b) следует уделять особое внимание тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках;

4. *постановляет,* что государства и соответствующие организации будут действовать через посредство ИКАО, чтобы достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2020 года и желательной цели повышения топливной эффективности на 2 % в год с 2021 по 2050 год, рассчитываемой на основе объема потребляемого топлива на выполненный коммерческий тонно-километр;

5. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в пункте 4 выше, не будут налагать конкретных обязательств на отдельные государства и что различные обстоятельства, соответствующие возможности и вклад развивающихся и развитых государств в процесс концентрации авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять степень участия каждого государства в деле достижения глобальных желательных целей;

6. *далее постановляет,* что, не налагая конкретных обязательств на отдельные государства, ИКАО и ее государства-члены совместно с соответствующими организациями будут стремиться к достижению коллективной среднесрочной глобальной желательной цели удержания, начиная с 2020 года, глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации на том же уровне, учитывая: особые обстоятельства и соответствующие возможности государств и, в частности, развивающихся стран; развитость авиационных рынков; устойчивый рост отрасли международной авиации; и что эмиссия может увеличиваться из-за ожидаемого роста международных воздушных перевозок, пока не будут разработаны и введены в действие технологии и виды топлива, обеспечивающие уменьшение эмиссии, а также другие меры по смягчению последствий эмиссии;

7. *признает,* что государства – члены ИКАО предприняли или намереваются предпринять многочисленные действия в поддержку достижения коллективных желательных целей, включая модернизацию организации воздушного движения, ускорение темпов применения авиационных технологий, эффективных с точки зрения расхода топлива, а также разработку и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива, и *поощряет* дальнейшие усилия в этом направлении;

8. *выражает согласие* рассмотреть на своей 40-й сессии цель, указанную в пункте 6 выше, в свете достигнутого в ее реализации прогресса, исследований, касающихся возможности достижения этой цели и соответствующей информации от государств;

9. *просит* Совет продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и последствий любых предлагаемых целей, включая последствия с точки зрения роста, а также затрат во всех странах, в особенности в развивающихся странах, в целях представления результатов работы на 40-й сессии Ассамблеи ИКАО. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;

10. *далее рекомендует* государствам представлять добровольные планы действий с кратким изложением соответствующей политики и мер и ежегодно направлять в ИКАО доклад об эмиссии CO_2 международной авиации;

11. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2018 года, и в дальнейшем представлять их каждые три года, с тем чтобы ИКАО могла продолжать собирать количественную информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих соответствующие национальные возможности и обстоятельства, количественную информацию об ожидаемых экологических выгодах от реализации мер, выбранных из этой корзины, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи;

12. *рекомендует* государствам, которые уже представили планы действий, распространять информацию о содержании этих планов и формировать партнерские связи с другими государствами-членами в целях оказания поддержки государствам, еще не подготовившим планы действий, а также делать представленные планы действий доступными для общественности, при этом учитывая аспекты, связанные с содержащейся в планах действий государств информацией, представляющей коммерческую тайну;

13. *просит* Совет оказывать содействие в распространении информации о результатах экономических и технических исследований и передовой практике, касающихся желательных целей, и продолжать предоставлять рекомендации и другую техническую помощь для подготовки и обновления планов действий государств до конца июня 2018 года в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления планов действий в ИКАО;

14. *просит* Совет обеспечивать применение и совершенствование соответствующих стандартов, методик и механизма измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации в условиях поддержки государствами деятельности ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках, потреблении топлива и эмиссии CO_2;

15. *просит* Совет обратиться к государствам с просьбой продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации и регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO_2 международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в результате реализации мер в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

16. признавая необходимость приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO_2 от всех источников, *настоятельно призывает* ИКАО и ее государства-члены выразить, в рамках процесса РКИК ООН, явную обеспокоенность в связи с возможным использованием международной авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования деятельности других секторов, связанной с климатом, с тем чтобы обеспечить, чтобы к международной авиации как к такому источнику не предъявлялись несоразмерно большие требования;

17. *просит* Совет:

a) продолжать играть ключевую роль в оказании помощи государствам-членам посредством распространения наиболее актуальной информации о передовой практике и предоставления рекомендаций и другой технической помощи в целях расширения деятельности по наращиванию потенциала и передаче технологий, в том числе посредством Программы технического сотрудничества ИКАО;

b) устанавливать новые партнерские связи с другими международными организациями в целях оказания необходимой помощи государствам-членам ИКАО, в том числе посредством плана действий ИКАО в рамках программы "дружеской взаимопомощи", и облегчать развивающимся странам доступ к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала и представить доклад о достигнутых результатах, а также дальнейшие рекомендации предварительно к концу 2018 года и на 40-ю сессию Ассамблеи;

c) продолжать инициировать конкретные меры по оказанию помощи развивающимся государствам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала;

18. *просит* государства:

a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить анализ неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в оценочных докладах, и обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации, если таковая имеется, о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;

b) рассмотреть основные принципы, которые могли бы способствовать выводу на рынок более эффективных с точки зрения расхода топлива воздушных судов и сотрудничать в рамках ИКАО в целях обмена информацией и разработки инструктивного материала о передовой практике, применяемой при снятии с эксплуатации воздушных судов, например, утилизации воздушных судов;

c) увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;

d) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и аэронавигационных процедур, направленных на уменьшение авиационной эмиссии, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение экологических выгод во всех регионах и государствах, с учетом стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);

e) устранить юридические, экономические и другие организационные препятствия, а также в области авиационной безопасности, для реализации новых эксплуатационных концепций организации

воздушного движения в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;

f) внедрять в национальных администрациях координированный подход в отношении мер политического характера и инвестиций, направленных на ускорение соответствующей разработки, производства и использования чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, в том числе устойчиво производимых альтернативных видов топлива, в соответствии с национальными обстоятельствами;

g) рассмотреть вопрос об использовании стимулов, поощряющих разработку чистых и возобновляемых источников энергии для авиации, включая устойчиво производимые альтернативные виды топлива;

h) рассматривать меры по поддержке научных исследований и разработок, а также переработки и производства сырья в целях сокращения издержек и содействия постепенному наращиванию объемов устойчивого производства до промышленных масштабов с учетом устойчивого развития государств;

i) учитывать существующие подходы к оценке устойчивости производства всех альтернативных видов топлива в целом, включая предназначенные для использования в авиации, что должно обеспечивать уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла, поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов;

j) принимать меры по обеспечению устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации, используя существующие подходы или сочетания подходов, вести на национальном уровне мониторинг устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации и сотрудничать в рамках ИКАО и других соответствующих международных органов в обмене информацией и передовой практикой, в том числе по вопросам согласования критериев устойчивости производства альтернативных видов авиационного топлива;

19. *просит* Совет:

a) продолжить разработку и обновление инструктивного материала для государств-членов по применению политики и мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии международной авиации, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия международной авиации на изменение климата;

b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;

c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, в целях наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учетом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран;

d) оказывать помощь государствам-членам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе и на осуществление совместной деятельности по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией различных программ;

e) принять как можно скорее сертификационный Стандарт на эмиссию CO_2 для самолетов;

f) обновлять среднесрочные и долгосрочные технические цели в области потребления топлива воздушными судами;

g) обеспечивать применение и обновление инструктивного материала, касающегося эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации и уделять особое внимание топливной эффективности с учетом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) ИКАО, рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод, и содействовать распространению и совместному использованию передовой практики, применяемой в аэропортах;

h) продолжать разрабатывать и обновлять необходимые инструменты и инструктивный материал для оценки преимуществ, обусловленных совершенствованием организации воздушного движения, и оценивать экологическую выгоду от реализации стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);

i) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли, финансовым организациям и другим международным организациям принимать активное участие в обмене информацией и передовой практикой, а также в рамках региональных семинаров содействовать установлению партнерских связей и определению принципов8, которые еще больше будут способствовать переходу к чистым, возобновляемым источникам энергии для авиации, включая устойчиво производимые альтернативные виды топлива;

j) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);

k) продолжать формировать общее представление о будущем использования альтернативных видов реактивного топлива и вести учет изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы оценивать ход работ по достижению глобальных желательных целей;

l) сотрудничать с финансовыми организациями в целях обеспечения доступа к финансированию целевых проектов развития инфраструктуры, касающихся устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива, а также стимулов для преодоления маркетинговых проблем на начальном этапе;

m) сотрудничать в реализации других соответствующих международных инициатив, включая инициативу "Устойчивые источники энергии для всех" (SE4ALL), с целью облегчить авиации доступ к возобновляемым источникам энергии;

n) выявлять потенциальные последствия изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры и определять меры по адаптации к потенциальным последствиям изменения климата в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью;

o) продолжать сотрудничество в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН и играть ведущую роль в разработке методов и средств для количественной оценки авиационной эмиссии ПГ в рамках этой инициативы, включая вычислитель объема эмиссии углерода ИКАО, который также применяется к эмиссии при грузовых перевозках, и продолжать разработку и реализацию стратегии уменьшения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием.

Приложение

Руководящие принципы разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации:

a) РМ должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;

b) РМ должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;

c) РМ должны содействовать достижению глобальных желательных целей;

d) РМ должны быть транспарентными и простыми в административном плане;

e) РМ должны быть экономически эффективными;

f) РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO_2 международной авиации должна учитываться только один раз;

g) РМ должны сводить к минимуму утечку углерода и нарушение рыночного равновесия;

h) РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;

i) РМ должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;

j) РМ не должны налагать ненадлежащего экономического бремени на международную авиацию;

k) РМ должны упрощать соответствующий доступ ко всем рынкам углерода;

l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях уменьшение или исключение эмиссии CO_2;

m) РМ должны включать положения *de minimis*;

n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;

o) в тех случаях, когда уменьшение эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об эмиссии;

p) РМ должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особые обстоятельства и соответствующие возможности, а также принцип недискриминации и равных и справедливых возможностей.

A39-3. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)

Ассамблея,

принимая во внимание, что резолюция A38-18 Ассамблеи постановила разработать глобальную систему рыночных мер (РМ) для международной авиации и представить ее 39-й сессии Ассамблеи для принятия решения,

напоминая, что резолюция A38-18 Ассамблеи поручила Совету при поддержке государств-членов завершить изучение технических аспектов, экологических и экономических последствий и механизмов применения возможных вариантов глобальной системы РМ, в том числе ее осуществимость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность в развитии международной авиации, предложение авиационной отрасли, и, при необходимости, другие международные события, без ущерба для переговоров, ведущихся в рамках РКИК ООН,

также напоминая, что резолюция A38-18 Ассамблеи поручила Совету при поддержке государств-членов определить главные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендацию по вопросу о создании глобальной системы РМ, которая должным образом учитывает их и главные структурные элементы системы, включая средства, необходимые для учета особых условий и соответствующих возможностей, а также механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составного элемента корзины мер, в число которых также входят технологии, эксплуатационные улучшения и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО,

признавая, что ИКАО является надлежащим форумом для решения проблемы эмиссии международной авиации, а также значительный объем работы, проделанной Советом, его Консультативной группой по вопросам охраны окружающей среды (EAG) и Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP) по подготовке рекомендации по созданию глобальной системы РМ, ее структурных элементов и механизмов внедрения, включая проведенный анализ различных подходов к распределению обязательств,

также напоминая, что резолюция A38-18 Ассамблеи поручила Совету при поддержке государств-членов организовать семинары и практикумы по глобальной системе РМ для международной авиации с участием официальных лиц и экспертов государств-членов, а также соответствующих организаций,

признавая проведение в 2015 и 2016 гг. охватывающих все регионы семинаров в рамках двух раундов Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD),

принимая во внимание, что авиационная отрасль поддерживает единую глобальную систему компенсации выбросов углерода в противовес несогласованным государственным и региональным РМ, рассматривая это в качестве экономически эффективной меры, которая дополнит более широкий пакет мер, включая технические, эксплуатационные и инфраструктурные меры,

признавая, что РМ не должны носить дублирующего характера, а эмиссия CO_2 международной авиации должна учитываться только однократно,

подчеркивая, что решение 38-й сессии Ассамблеи о разработке глобальной системы РМ для международной авиации свидетельствует о решительной поддержке государствами-членами глобального

решения для международной авиационной отрасли в противовес несогласованным государственным и региональным РМ,

вновь подтверждая обеспокоенность в связи с использованием международной гражданской авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования связанной с климатом деятельности других секторов, и что РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам,

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

также признавая принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации, заложенные в Чикагской конвенции,

приветствуя принятие Парижского соглашения в рамках РКИК ООН и *признавая*, что работа, касающаяся глобальной системы РМ для международной авиации, и ее внедрение будут способствовать достижению целей, поставленных в Парижском соглашении,

принимая во внимание, что РКИК ООН и Парижским соглашением предусматриваются механизмы, такие как механизм чистого развития (МЧР) и новый рыночный механизм в рамках Парижского соглашения для содействия сокращению эмиссии ПГ в целях обеспечения устойчивого развития, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам,

приветствуя сотрудничество между Рамочной конвенцией Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН) и ИКАО в области разработки методики МЧР для авиации,

признавая, что данная резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей или не предвосхищает результатов этих переговоров и не представляет собой позицию сторон РКИК ООН, Парижского соглашения или других международных договоренностей;

1. *постановляет*, что настоящая резолюция, а также резолюция A39-1 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и качество местного воздуха"* и резолюция A39-2 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* заменяют резолюции A38-17 и A38-18 и представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *признает* прогресс, достигнутый в разработке всех элементов корзины мер для решения проблемы эмиссии CO_2 международной авиации, включая авиационные технологии, эксплуатационные усовершенствования и устойчиво производимые альтернативные виды топлива, глобальную систему РМ и любые другие меры, и *подтверждает* предпочтение использованию авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, обеспечивающих экологические выгоды для авиационного сектора;

3. *также признает,* что несмотря на этот прогресс, экологические выгоды, достигаемые за счет авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, могут не обеспечить достаточного сокращения эмиссии CO_2 в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO_2 международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне;

4. *подчеркивает* роль глобальной системы РМ, дополняющей более широкий пакет мер для достижения глобальной желательной цели, не налагая при этом необоснованного экономического бремени на международную авиацию;

5. *постановляет* внедрить глобальную систему РМ в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в целях решения проблемы любого годового прироста объемов совокупной эмиссии CO_2 международной гражданской авиации (т. е. рейсы гражданской авиации, вылетающие из одной страны и прибывающие в другую страну), превышающих уровни 2020 года, с учетом особых условий и соответствующих возможностей;

6. *просит* Совет продолжать следить за тем, чтобы все государства-члены прикладывали максимальные усилия для достижения дальнейшего прогресса в области авиационных технологий, улучшения эксплуатационных характеристик и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, и отражали эти усилия в планах действий государств по сокращению эмиссии CO_2 международной авиации, а также отслеживать и представлять отчеты о ходе работы по осуществлению планов действий и разработать методику, позволяющую в рамках данной системы сократить компенсационные обязательства эксплуатанта воздушных судов в данном году за счет использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива, с тем чтобы отразить все элементы корзины мер;

7. *просит* Совет продолжать следить за внедрением всех элементов корзины мер и рассмотреть необходимую политику и действия с целью обеспечить достижение сбалансированного прогресса в рамках всех элементов при повышении со временем процентного показателя сокращения объемов эмиссии в результате не относящихся к РМ мер;

8. *признает* особые условия и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, с точки зрения уязвимости к воздействию изменения климата, уровней экономического развития и доли в объеме эмиссии международной авиации, помимо прочего, при одновременном сведении к минимуму нарушение рыночного равновесия;

9. *постановляет* осуществлять поэтапное внедрение CORSIA с целью учета особых условий и соответствующих возможностей государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму нарушение рыночного равновесия, следующим образом:

a) экспериментальный этап распространяется с 2021 по 2023 год на государства, которые согласились на добровольной основе участвовать в системе. Участвующие в этом этапе государства могут определять базовый уровень компенсационных обязательств своих эксплуатантов воздушных судов на основании п. 11 e) i) ниже;

b) первый этап распространяется с 2024 по 2026 год на государства, которые участвуют на добровольной основе в экспериментальном этапе, а также на любые другие государства, которые добровольно участвуют в этом этапе, при расчете компенсационных обязательств согласно п. 11 a) ниже;

c) всем государствам настоятельно рекомендуется участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах, с учетом того что развитые страны, которые уже выразили желание сделать это, будут играть ведущую роль и что ряд других государств также выразили желание принять участие;

d) Секретариат опубликует на веб-сайте ИКАО обновленную информацию о государствах, которые согласились участвовать на добровольной основе в экспериментальном и первом этапах;

e) второй этап распространяется с 2027 по 2035 год на все государства, индивидуальная доля которых в деятельности международной авиации в КТК за 2018 год превышает 0,5 % от общего показателя КТК или государства, суммарная доля которых в перечне государств от высшего до низшего показателя КТК достигает 90 % от общего показателя КТК, за исключением наименее развитых стран (НРС), малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ) и развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), если только они добровольно не участвуют в данном этапе;

f) государствам, которые освобождены или еще не участвуют в системе, настоятельно рекомендуется как можно скорее стать участником системы на добровольной основе, в особенности государствам, имеющим членство в какой-либо региональной организации экономической интеграции. Государства, которые принимают решение участвовать на добровольной основе в системе или принимают решение прекратить участие на добровольной основе в системе, могут сделать это только с 1 января любого рассматриваемого года, и они уведомляют ИКАО о своем решении не позднее 30 июня предшествующего года;

g) начиная с 2022 года, Совет будет каждые три года проводить анализ внедрения CORSIA, в том числе ее влияния на рост международной авиации, что служит важной основой для рассмотрения Советом необходимости внесения коррективов в очередной этап или цикл обеспечения соблюдения условий и в соответствующих случаях подготовки рекомендаций по таким коррективам для принятия решения Ассамблеей;

10. *постановляет,* что с целью свести к минимуму нарушение рыночного равновесия CORSIA будет распространяться на всех эксплуатантов воздушных судов, выполняющих полеты по одним и тем же маршрутам между государствами, следующим образом:

a) на все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, участвующими в CORSIA на основании п. 9 выше, распространяются компенсационные обязательства в рамках CORSIA;

b) все международные полеты по маршрутам между государством, участвующим в CORSIA, и другим государством, не включенным в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;

c) все международные полеты по маршрутам между двумя государствами, не включенными в CORSIA на основании п. 9 выше, освобождаются от компенсационных обязательств в рамках CORSIA, но на них распространяются упрощенные требования к представлению отчетности;

11. *постановляет,* что ежегодный объем эмиссии CO_2, подлежащий компенсации эксплуатантом воздушных судов в рассматриваемом году после 2021 года, рассчитывается каждый год следующим образом:

a) компенсационное обязательство эксплуатанта воздушных судов = [% секторальных показателей × (эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста в секторе за рассматриваемый год)] + [% индивидуальных показателей × (эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, × коэффициент роста этого эксплуатанта воздушных судов в рассматриваемом году)];

b) где коэффициент роста в секторе = (суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии, на которую

распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;

c) где фактор роста эксплуатанта воздушных судов = (суммарная эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, – среднее значение суммарной эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в период 2019–2020 гг.)/суммарная эмиссия эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году;

d) где % секторальных показателей = (100 % – % индивидуальных показателей) и

e) где % секторальных показателей и % индивидуальных показателей будет применяться следующим образом:

i) с 2021 по 2023 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей, хотя каждое государство-участник может в течение этого экспериментального этапа, выбирать, применять это:

a) к эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, как указано выше, или
b) к эмиссии эксплуатанта воздушных судов, на которую распространяется действие CORSIA в 2020 году;

ii) с 2024 по 2026 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;

iii) с 2027 по 2029 год 100 % секторальных и 0 % индивидуальных показателей;

iv) с 2030 по 2032 год по меньшей мере 20 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;

v) с 2033 по 2035 год по меньшей мере 70 % индивидуальных показателей, при этом Совет будет рекомендовать Ассамблее в 2028 году целесообразность и пределы корректировки индивидуальных процентных показателей;

f) эмиссия эксплуатанта воздушных судов и суммарная эмиссия, на которую распространяется действие CORSIA в рассматриваемом году, не включает эмиссию, исключенную из системы в этом году;

g) объемы эмиссии в пп. 11 b) и 11 c) выше будут рассчитываться заново в начале каждого года, с тем чтобы учесть маршруты во все государства и из всех государств, которые будут дополнительно включены ввиду их участия на добровольной основе или начала нового этапа или цикла обеспечения соблюдения условий;

12. *постановляет,* что новый участник* освобождается от применения CORSIA на три года или до того года, когда годовой объем его эмиссии превысит 0,1 % от общего объема эмиссии за 2020 год, в зависимости от

* Новым участником является любой эксплуатант воздушных судов, начавший осуществлять авиационную деятельность, подпадающую под действие системы, на момент вступления ее в силу или позднее, и чья деятельность не является полностью или частично продолжением авиационной деятельности, ранее осуществлявшейся другим эксплуатантом воздушных судов.

того, что наступит ранее. Со следующего за этим года новый участник включается в систему, и к нему применяется такой же подход, как к другим экплуатантам воздушных судов;

13. *постановляет,* что несмотря на вышеизложенные положения, во избежание административной нагрузки действие CORSIA не распространяется на участников с незначительными масштабами международной авиационной деятельности: эксплуатантов воздушных судов, на долю которых приходится менее 10 000 метрических тонн эмиссии CO_2 международной авиации в год; воздушные суда с максимальной взлетной массой (MTOM) менее 5700 кг; или воздушные суда, выполняющие полеты в гуманитарных, медицинских или противопожарных целях;

14. *постановляет,* что ни одному из эксплуатантов воздушных судов, включенных в систему, не будет вменено обязательство по компенсации эмиссии, на которую действие системы не распространяется в силу поэтапного внедрения и освобождений;

15. *принимает во внимание* работу, проделанную Советом при технической поддержке CAEP в области: a) системы мониторинга, отчетности и верификации (MRV); b) рекомендуемых критериев единиц эмиссии, подлежащих приобретению эксплуатантами воздушных судов с учетом событий в рамках процесса РКИК ООН; c) и реестров в рамках CORSIA, и *просит* Совет завершить как можно скорее при технической поддержке CAEP свою работу, включая обеспечение наращивания потенциала и оказание помощи, с тем чтобы обеспечить полноценное внедрение CORSIA начиная с 2020 года;

16. *постановляет* ввести трехлетний цикл обеспечения соблюдения условий, начиная с первого цикла в 2021–2023 гг., для эксплуатантов воздушных судов в целях согласования своих компенсационных обязательств в рамках системы при ежегодном представлении ими необходимых данных в полномочный орган, назначенный государством регистрации эксплуатанта;

17. *постановляет,* что существует потребность в предоставлении гарантий в рамках CORSIA для обеспечения устойчивого развития международного авиационного сектора и во избежание необоснованного экономического бремени на международную авиацию, и *просит* Совет определить основания и критерии для введения таких действий и выявить возможные способы решения таких проблем;

18. *постановляет,* что начиная с 2022 года Совет каждые три года проводит периодический анализ CORSIA для рассмотрения Ассамблеей в целях, указанных в п. 9 g) выше, и с тем, чтобы содействовать устойчивому развитию международного авиационного сектора и действенности данной системы. Помимо прочего, это будет включать:

a) оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей ИКАО, рыночного и стоимостного воздействия системы на государства и эксплуатантов воздушных судов и на международную авиацию, а также оценку функционирования структурных элементов системы;

b) рассмотрение вопросов совершенствования системы в поддержку целей Парижского соглашения, в частности его долгосрочных температурных целей, а также обновление структурных элементов системы с целью активизировать внедрение, повысить эффективность и свести к минимуму нарушение рыночного равновесия, принимая во внимание связанные с этим последствия изменения структурных элементов системы, например, для требований к MRV;

c) проведение специального анализа в конце 2032 года относительно прекращения действия системы, продления ее действия или других усовершенствований системы после 2035 года, включая рассмотрение вклада авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива в достижение экологических целей ИКАО;

19. *определяет*, что CORSIA или любая другая система, вводимая по решению Ассамблеи, должна быть рыночной мерой, применяемой к эмиссии CO_2 международной авиации;

20. *просит* осуществить следующие действия в целях создания механизмов, необходимых для внедрения CORSIA с 2020 года:

в отношении внедрения системы MRV:

a) Совету при технической поддержке со стороны CAEP разработать SARPS и соответствующий инструктивный материал по внедрению системы MRV в рамках CORSIA, включая упрощенные процедуры MRV, для принятия Советом к 2018 году;

b) всем государствам-членам, эксплуатанты воздушных судов которых выполняют международные рейсы, разработать в соответствии с SARPS по MRV необходимые механизмы для внедрения с 1 января 2019 года;

в отношении критериев единиц эмиссии (EUC):

c) Совету при технической поддержке со стороны CAEP разработать SARPS и соответствующий инструктивный материал по критериям единиц эмиссии (EUC) для принятия Советом как можно скорее, но не позднее 2018 года, с целью поддержать покупку эксплуатантами воздушных судов надлежащих единиц эмиссии в рамках системы с учетом соответствующих событий в РКИК ООН и статьи 6 Парижского соглашения;

d) Совету учредить при технической поддержке со стороны CAEP постоянный технический консультативный орган по критериям единиц эмиссии (EUC) в целях выработки рекомендаций Совету относительно отвечающих критериям единиц эмиссии для использования в CORSIA;

e) Совету при технической поддержке со стороны CAEP при необходимости периодически пересматривать SARPS и соответствующий инструктивный материал по EUC в целях обеспечения согласованности с будущими соответствующими решениями в рамках Парижского соглашения;

в отношении создания реестров:

f) Совету при технической поддержке со стороны CAEP разработать политику и соответствующий инструктивный материал для поддержки формирования реестров в рамках системы, для принятия Советом к 2018 году;

g) Совету создать под эгидой ИКАО консолидированный центральный реестр, который должен начать функционировать не позднее 1 января 2021 года;

h) государствам-членам разработать необходимые механизмы для создания собственных реестров или групповых реестров, подготовленных группами государств, или организовать участие в других реестрах в соответствии с инструктивным материалом ИКАО;

в отношении управления CORSIA:

i) Совету осуществлять надзор за функционированием CORSIA, опираясь при необходимости на поддержку со стороны постоянного технического консультативного органа и CAEP;

в отношении нормативной базы:

j) государствам-членам принять необходимые меры для создания к 2020 году надлежащей национальной политики и нормативной базы для внедрения и ввода в действие системы;

21. *постановляет,* что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии CAEP, включая решения об избежании двойного учета и о винтаже, отвечающем критериям, и временны́х рамках.

22. *постановляет,* что ИКАО и ее государства-члены должны предпринимать все необходимые меры по обеспечению наращивания потенциала и оказанию помощи, а также по установлению партнерских отношений в целях внедрения CORSIA с 2020 года, в частности:

в отношении внедрения системы MRV:

a) Совету предпринять необходимые меры по расширению программ по наращиванию потенциала и оказанию помощи государствам-членам в подготовке и реализации планов действий с целью удовлетворить потребности государств-членов в наращивании потенциала и помощи для внедрения ими системы MRV с 1 января 2019 года, в том числе посредством организации семинаров и обучения во всех регионах, начиная с 2017 года, и содействия предоставлению необходимой финансовой поддержки, в частности тем государствам, которые добровольно участвуют в экспериментальном этапе и в связи с этим нуждаются в поддержке;

b) государствам-членам устанавливать партнерские отношения для сотрудничества в области внедрения системы MRV;

в отношении создания реестров:

c) Совету предпринять необходимые действия для расширения программ по наращиванию потенциала и оказанию помощи государствам-членам в подготовке и реализации планов действий с целью удовлетворить потребности государств-членов в наращивании потенциала и помощи для учреждения ими реестров, в том числе посредством организации семинаров и обучения во всех регионах, начиная с 2017 года, и содействия предоставлению необходимой финансовой поддержки, в частности тем государствам, которые добровольно участвуют в экспериментальном этапе и в связи с этим нуждаются в поддержке;

d) государствам-членам устанавливать между собой партнерские отношения для сотрудничества в области создания собственных реестров или общих реестров, разработанных группами государств, и для их возможного экспериментального внедрения;

23. *постановляет*, что в CORSIA будут использоваться единицы эмиссии, которые отвечают критериям единиц эмиссии (EUC) в п. 20 выше;

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

25. *просит* Совет изучить вопрос о дальнейшей разработке методик, связанных с авиацией, для их применения в программах компенсации, включая механизмы или другие программы в рамках РКИК ООН, и *рекомендует* государствам применять такие методики при осуществлении деятельности по сокращению авиационной эмиссии CO_2, что может позволить использовать кредиты, формируемые в результате реализации таких программ в рамках CORSIA, и избежать двойного учета при сокращении эмиссии.

A39-15. 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. *просит* Совет ИКАО продолжать работать в этой области с соответствующими организациями;

3. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A35-19.

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 A26-12 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 A26-12 Ассамблеи и Всеобъемлющего междисциплинарного плана, принятого Международной конференцией по борьбе со злоупотреблением наркотическими средствами и их незаконным оборотом;

2. *настоятельно призывает* Совет 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 призывает* Совет 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. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A26-12.

A39-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

A29-15. 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 организаций 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 A29-15 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 институционный 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 призывает* все Договаривающиеся государства 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.

A37-13. Предотвращение распространения инфекционных болезней воздушным транспортом

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание резолюцию A35-12 Ассамблеи ИКАО, которая гласит, что "охрана здоровья пассажиров и членов экипажей на международных рейсах является составной частью безопасных авиаперевозок и что необходимо создавать условия для обеспечения своевременного и экономически эффективного проведения этой работы",

принимая во внимание статью 44 *Конвенции о международной гражданской авиации*, которая гласит, что "целями и задачами Организации являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

принимая во внимание, что Приложение 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, Приложение 9 *"Упрощение формальностей"*, Приложение 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, том I *"Проектирование и эксплуатация аэродромов"* Приложения 14 *"Аэродромы"* к *Конвенции о международной гражданской авиации* и *"Правила аэронавигационного обслуживания. Организация воздушного движения"* (Doc 4444) содержат ряд Стандартов и Рекомендуемой практики и правил, касающихся мер в области здравоохранения, которые Договаривающиеся государства должны принимать в случае чрезвычайной ситуации в области общественного здравоохранения, имеющей международное значение, для предотвращения распространения инфекционных болезней воздушным транспортом,

принимая во внимание, что разработанный ИКАО Механизм сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA) является адекватным форумом для улучшения и согласования планов готовности,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства и региональным организациям по контролю за безопасностью полетов обеспечивать, чтобы сектор общественного здравоохранения и авиационный сектор сотрудничали в выработке национального плана готовности для авиации, который посвящен чрезвычайным ситуациям в области общественного здравоохранения, имеющим международное значение, и интегрирован в рамках общенационального плана готовности;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства разрабатывать национальные планы готовности для авиации, которые соответствуют Международным медико-санитарным правилам (2005) Всемирной организации здравоохранения и основаны на научных принципах и рекомендациях ИКАО и Всемирной организация здравоохранения;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства и, в соответствующих случаях, региональным организациям по контролю за безопасностью полетов установить требования к привлечению заинтересованных сторон, в частности эксплуатантов аэропортов и воздушных судов, а также поставщиков аэронавигационного обслуживания к разработке национального плана готовности для авиации;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства присоединяться и участвовать в работе Механизма сотрудничества по предотвращению распространения инфекционных болезней воздушным транспортом (CAPSCA), где он функционирует, для обеспечения реализации его целей, за исключением случаев, когда уже осуществляются эквивалентные меры.

A39-28. Функциональные критерии и инструктивный материал по дезинсекции воздушных судов и мерам борьбы с переносчиками инфекции

Ассамблея,

принимая во внимание, что в результате последних вспышек трансмиссивных болезней Договаривающиеся государства ввели требования о химической дезинсекции,

принимая во внимание, что Всемирная организация здравоохранения не представила рекомендаций относительно нехимических методов дезинсекции,

принимая во внимание, что существуют убедительные доказательства того, что химикаты становятся все менее эффективными в борьбе с трансмиссивными болезнями по мере повышения степени невосприимчивости насекомых,

принимая во внимание, что отсутствие рекомендованных Всемирной организацией здравоохранения методов нехимической дезинсекции ведет к тому, что Договаривающиеся государства продолжают требовать применения только химических методов дезинсекции,

принимая во внимание, что, несмотря на рекомендации предыдущих сессий Ассамблеи разработать в сотрудничестве со Всемирной организацией здравоохранения основанные на эффективности критерии требований к дезинсекции, достигнутый в этом отношении прогресс недостаточен,

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

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

   b) рекомендации относительно нехимических методов дезинсекции;

   c) инструктивный материал по компонентам научной модели оценки факторов риска для ее использования Договаривающимися государствами в целях принятия решения о применении мер борьбы с переносчиками инфекции, в том числе, помимо прочего, дезинсекции воздушных судов;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства требовать реализации программ борьбы с вредителями вокруг аэропортов и связанных с ними объектов, что уменьшило бы необходимость введения требований к дезинсекции воздушных судов;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства рекомендовать аэропортам передавать сведения в онлайновый реестр ИКАО по мерам борьбы с переносчиками инфекции в аэропортах и поддерживать актуальность содержащейся в реестре информации;

4. *поручает* Совету представить следующей сессии Ассамблеи доклад о ходе выполнения этой резолюции;

5. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A37-14.

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 призывает* государства и группы государств, которые еще этого не сделали, принять конструктивные меры по содействию глобальному согласованию национальных правил применения Стандартов ИКАО;

2. *настоятельно призывает* государства 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 призывает* все государства 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. *просит* Совет 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 сертификаты летной годности 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 для 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 призывает* все государства разработчиков и другие Договаривающиеся государства принять участие в инициированных ФАУ/ОАА международных проектах по гармонизации;

3. *настоятельно призывает* Генерального секретаря обеспечить участие ИКАО в осуществлении этих проектов по гармонизации в практически возможной степени;

4. *просит* Генерального секретаря обратить внимание всех Договаривающихся государств на эту резолюцию.

A39-15. 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 A

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 призывает* 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 призывает* 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 B

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. **призывает* государства и региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) разработать основу для совместного планирования и сотрудничества на субрегиональном уровне в целях совместной разработки систем CNS/ATM;

3. *настоятельно призывает* Совет обеспечить разработку ИКАО стратегии перехода, требований к ОрВД и SARPS, необходимых для обеспечения внедрения глобальной системы ОрВД;

4. *настоятельно призывает* Совет незамедлительно продолжить рассмотрение экономических, организационных, юридических и стратегических аспектов, связанных с внедрением систем CNS/ATM ИКАО;

5. *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;

6. *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;

7. *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);

8. *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.

A39-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

* Новый пункт постановляющей части, добавленный на 37-й сессии Ассамблеи (см. A37-WP/398).

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) потребуется 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. *рекомендует* Договаривающимся государствам 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. *просит* Совет 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 авиаперевозчиков, 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 авиаперевозчиков, 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 авиаперевозчиков,

признавая, что некоторые Договаривающиеся государства не в состоянии осуществлять эффективный контроль без активного привлечения остронеобходимых 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 авиаперевозчиков,

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 призвать* Договаривающиеся государства 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 авиаперевозчиков.

A39-15. 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. *поручает* 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 призывает* все Договаривающиеся государства 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 призывает* все Договаривающиеся государства обеспечить, чтобы результаты проверок использовались лишь в целях, связанных с обеспечением безопасности полетов;

5. *поручает* 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.

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, 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 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 призывает* Генерального секретаря 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.

A36-6. 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

A39-14. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей

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 является также ответственностью государств-членов как в коллективном, так и в индивидуальном плане,

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

принимая во внимание, что повышение уровня 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 государств-членов правовые и эксплуатационные рамки построения системы безопасности гражданской авиации, основанной на взаимном доверии и признании, требуя при этом, чтобы все государства-члены выполняли, насколько это практически возможно, SARPS и надлежащим образом осуществляли контроль за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что результаты проверок и координированных ИКАО миссий по валидации (ICVM), проводимых по линии механизма непрерывного мониторинга в рамках осуществления Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП-МНМ), свидетельствуют о том, что некоторые государства-члены пока не смогли создать удовлетворительную национальную систему контроля за обеспечением безопасности полетов, а в некоторых государствах-членах выявлены вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC),

принимая во внимание, что ИКАО играет ведущую роль в оказании содействия внедрению SARPS и устранению связанных с обеспечением безопасности полетов недостатков посредством координации поддержки и привлечения ресурсов авиационных партнеров в области безопасности полетов,

признавая, что планы действий ИКАО, разработанные для отдельных государств-членов, служат основой для предоставления этим государствам во взаимодействии с другими заинтересованными сторонами прямой помощи и рекомендаций по урегулированию их SSC и улучшению показателя эффективной реализации (EI) критических элементов,

принимая во внимание, что в ИКАО принята политика в области регионального сотрудничества, которая в максимальной степени направлена на предоставление государствам-членам помощи, рекомендаций или других видов поддержки в области технических и стратегических аспектов деятельности международной гражданской авиации в ходе выполнения ими своих обязательств в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации* и стратегическими целями ИКАО, и, помимо прочего, обеспечивает региональное сотрудничество на базе более тесных партнерств с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации,

признавая, что не все государства-члены располагают необходимыми людскими, техническими и финансовыми ресурсами для надлежащего осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов,

признавая, что создание субрегиональных и региональных органов по обеспечению безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении ими своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта масштаба и более высокого уровня согласованности в результате сотрудничества государств-членов в создании и поддержании функционирования общей системы контроля за обеспечением безопасности полетов,

напоминая о том, что государства-члены отвечают за внедрение Стандартов ИКАО и могут в связи с этим принять решение о добровольном делегировании RSOO определенных функций и что, когда это уместно, слово "государства" следует понимать как включающее RSOO,

отмечая признание в Приложении 19 RSOO и их роли в осуществлении от имени государств делегированных государственных функций по управлению безопасностью полетов,

признавая, что группы государств-членов могут принять решение о создании региональных авиационных систем, юридической основой которых может быть международный договор, определяющий общие правила и функции надзора, применимые ко всем участвующим государствам,

признавая, что объем помощи, оказываемой государствам-членам, испытывающим трудности в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в частности при уделении первоочередного внимания государствам, имеющим SSC, будет значительно увеличен за счет координации усилий всех государств-членов, ИКАО и других сторон, участвующих в деятельности гражданской авиации,

признавая, что задача созданных региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG) заключается в определении целей, приоритетов и показателей, а также в установлении поддающихся оценке целевых показателей для устранения в каждом регионе недостатков, связанных с безопасностью полетов, при обеспечении последовательности действий и координации усилий,

1. *поручает* Совету во взаимодействии с партнерами по обеспечению безопасности полетов внедрить всеобъемлющую программу оказания помощи государствам-членам в устранении недостатков, выявленных в рамках УППКБП-МНМ, уделяя первоочередное влияние урегулированию SSC;

2. *поручает* Совету содействовать реализации концепций регионального сотрудничества, включая укрепление RSOO и RASG, а также определение целей, приоритетов и показателей и установление поддающихся оценке целевых показателей для устранения SSC и связанных с безопасностью полетов недостатков;

3. *поручает* Совету предпринимать надлежащие действия для обеспечения признания специфики региональной авиационной системы, созданной группой государств-членов, и ее интеграции в рамках ИКАО;

4. *поручает* Совету продолжить партнерство с государствами-членами, отраслью и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов в целях координации и оказания содействия предоставлению финансовой и технической помощи государствам, субрегиональным и региональным органам по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO и RASG, в целях повышения уровня безопасности полетов и расширения возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов;

5. *поручает* Совету продолжить анализ соответствующей критически важной с точки зрения безопасности полетов информации для определения эффективных средств оказания помощи государствам, а также субрегиональным и региональным органам по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO и RASG;

6. *поручает* Генеральному секретарю продолжать улучшать координацию действий и сотрудничество между ИКАО, RASG, RSOO и другими организациями, осуществляющими связанную с обеспечением безопасности полетов деятельность, с тем чтобы сократить нагрузку на государства, вызванную повторяющимися проверками или инспекциями, и уменьшить дублирование мероприятий по мониторингу;

7. *настоятельно призывает* государства-члены уделять первостепенное внимание урегулированию вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов, с тем чтобы обеспечить отсутствие непосредственных рисков для безопасности полетов международной гражданской авиации и удовлетворение минимальных требований, установленных Стандартами Приложений ИКАО;

8. *настоятельно призывает* государства-члены использовать программу разработки схем полетов, где таковая имеется, для реализации возможностей PBN;

9. *настоятельно призывает* государства-члены развивать и далее укреплять региональное и субрегиональное сотрудничество, с тем чтобы содействовать достижению наивысшего уровня безопасности полетов;

10. *призывает* все государства-члены и соответствующих партнеров по обеспечению безопасности полетов по мере возможности оказывать помощь запрашивающим ее государствам путем предоставления финансовых и технических ресурсов в целях незамедлительного урегулирования выявленных SSC и обеспечения долгосрочной устойчивости государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов;

11. *рекомендует* государствам-членам налаживать партнерские отношения с другими государствами, отраслью, финансовыми учреждениями и другими партнерами по обеспечению безопасности полетов для расширения возможностей в области контроля за обеспечением безопасности полетов в целях повышения эффективности выполнения обязательств государств и содействия созданию более безопасной системы международной гражданской авиации;

12. *рекомендует* государствам-членам содействовать созданию региональных или субрегиональных объединений для совместного участия в разработке решений общих проблем в целях наращивания возможностей государств в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и участвовать в укреплении и развитии субрегиональных и региональных органов по безопасности полетов и контролю за обеспечением безопасности полетов, включая RSOO, или оказывать им ощутимую поддержку;

13. *просит* Генерального секретаря играть ведущую роль в координации усилий по оказанию государствам помощи в урегулировании SSC путем разработки планов действий ИКАО и/или конкретных проектных предложений и помогать государствам в привлечении необходимых финансовых ресурсов для финансирования таких проектов оказания помощи;

14. *просит* Совет доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи об общей реализации всеобъемлющей программы оказания помощи;

15. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-5.

A37-5. Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что контроль за обеспечением безопасности полетов и безопасность полетов международной гражданской авиации в целом относятся к компетенции Договаривающихся государств как в коллективном, так и в индивидуальном плане, и что безопасность полетов также зависит от активного сотрудничества ИКАО, Договаривающихся государств, отрасли и всех других заинтересованных сторон в осуществлении Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП),

принимая во внимание, что Конференция DGCA/06 рекомендовала открыть общественности доступ к соответствующей информации о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов и

разработать дополнительный механизм быстрого разрешения вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в сфере безопасности полетов (SSC), выявленных в рамках УППКБП,

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

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

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

принимая во внимание, что осуществление УППКБП является крупным достижением в сфере безопасности полетов, обеспечивающим успешное выполнение мандата, изложенного в резолюциях A32-11 и A35-6, и позволяющим оценивать возможности Договаривающихся государств по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов и определять области деятельности, требующие улучшения,

принимая во внимание, что в резолюции A33-8 Ассамблея просила Совет обеспечить долгосрочную финансовую жизнеспособность УППКБП, постепенно передавая финансирование всех ее мероприятий в бюджет Регулярной программы,

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

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

признавая, что Генеральный секретарь предпринял надлежащие шаги по созданию независимого механизма гарантии качества для контроля и оценки качества Программы,

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

признавая, что проверки, проводимые международными и региональными организациями, включая такие организации, имеющие соглашения с ИКАО, как Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Европейская организация по безопасности аэронавигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ), вносят вклад в повышение уровня безопасности полетов,

признавая, что транспарентность и совместное использование информации о безопасности полетов являются одним из основополагающих принципов безопасной авиатранспортной системы,

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

1. ***выражает свою признательность*** Генеральному секретарю за успешное внедрение всеобъемлющего системного подхода в рамках УППКБП;

2. *поручает* Генеральному секретарю с 1 января 2011 года начать эволюцию УППКБП в направлении механизма непрерывного мониторинга (МНМ), который будет включать анализ факторов риска для безопасности полетов и применяться на универсальной основе в целях оценки возможностей государств по осуществлению контроля;

3. *поручает* Генеральному секретарю обеспечивать, чтобы в рамках МНМ в качестве основных элементов по-прежнему рассматривались ключевые положения по безопасности полетов, содержащиеся в Приложении 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, Приложении 6 *"Эксплуатация воздушных судов"*, Приложении 8 *"Летная годность воздушных судов"*, Приложении 11 *"Обслуживание воздушного движения"*, Приложении 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"* и Приложении 14 *"Аэродромы"*;

4. *поручает* Генеральному секретарю продолжать обеспечивать постоянное функционирование механизма гарантии качества, созданного для контроля и оценки качества Программы и транспарентности всех аспектов процесса проверки;

5. *поручает* Совету разработать критерии обмена информацией о SSC с заинтересованными сторонами и определить способы доведения такой информации до сведения общественности так, чтобы она могла принимать обоснованные решения относительно безопасности воздушных перевозок;

6. *поручает* Генеральному секретарю предоставлять всю генерируемую МНМ информацию, связанную с контролем за обеспечением безопасности полетов, всем Договаривающимся государствам посредством веб-сайта ИКАО ограниченного пользования;

7. *поручает* Генеральному секретарю продолжать содействовать развитию координации и сотрудничества между УППКБП и программами проверок других организаций, связанных с безопасностью полетов, для осуществления обмена конфиденциальной информацией о безопасности полетов в целях облегчения возлагаемого на государства бремени, обусловленного повторяющимися проверками или инспекциями, и сокращения дублирования деятельности, связанной с мониторингом;

8. *поручает* Генеральному секретарю продолжать совершенствовать обмен информацией о 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;

9. *призывает* все Договаривающиеся государства, имеющие возможность делать это, откомандировывать в распоряжение ИКАО на долгосрочной или краткосрочной основе квалифицированных и опытных специалистов для того, чтобы Организация могла и далее успешно выполнять Программу;

10. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства своевременно представлять в ИКАО и постоянно обновлять информацию и документацию, запрашиваемую Организацией в целях обеспечения эффективного внедрения МНМ УППКБП;

11. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства сотрудничать с ИКАО и, насколько это практически возможно, соглашаться с проведением мероприятий по непрерывному мониторингу в запланированные Организацией сроки, включая проверки и миссии по валидации, в целях обеспечения бесперебойного функционирования МНМ УППКБП;

12. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства 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 о безопасности полетов;

13. *рекомендует* Договаривающимся государствам 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;

14. *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;

15. *поручает* Совету представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад об общем внедрении МНМ УППКБП;

16. *заявляет,* что данная резолюция заменяет резолюцию 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)",* резолюцию A36-4 *"Применение механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) после 2010 года",* а также статей 1–6 резолюции A36-2 *"Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов"*.

A37-16. Фонд безопасности полетов (SAFE)

Ассамблея,

принимая во внимание, что согласно статье 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* в цели и задачи ИКАО среди прочего входит содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации, удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте и способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации,

принимая во внимание, что согласно статьям 69–76 Конвенции Совет может вступать в соответствующие соглашения, с тем чтобы изыскать необходимые средства для совершенствования аэронавигационных средств Договаривающихся государств для обеспечения безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных сообщений,

принимая во внимание, что согласно статье 70 Конвенции Совет при возникновении обстоятельств, предусмотренных положениями статьи 69, может вступать с Договаривающимися государствами в соглашение относительно финансирования аэронавигационных средств,

считая, что в некоторых случаях Договаривающиеся государства могут не располагать необходимыми ресурсами для совершенствования своих аэронавигационных средств, в частности для устранения связанных с безопасностью полетов недостатков, выявленных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП),

принимая во внимание, что большинство Договаривающихся государств испытывают трудности с получением доступа к многим рыночным источникам финансовых средств, в частности к иностранным рынкам капитала для финансирования своей инфраструктуры аэропортов и аэронавигационных служб, включая элементы этой инфраструктуры, связанные с безопасностью полетов,

принимая во внимание, что на Конференции высокого уровня по безопасности полетов (HLSC) 2010 года был определен ряд государств и регионов мира, которым требуется помощь в достижении высоких уровней безопасности полетов, в частности в разработке моделей финансирования, которые будут гарантировать устойчивость предоставляемой инфраструктуры и обслуживания для обеспечения адекватных объемов деятельности воздушного транспорта,

принимая во внимание, что на Конференции HLSC 2010 была принята рекомендация о том, что ИКАО следует работать совместно с государствами и региональными организациями, которым требуется помощь в разработке соответствующих моделей финансирования для обеспечения устойчивого предоставления инфраструктуры и обслуживания с учетом уровня активности для поддержания адекватных объемов деятельности воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Совет решил создать Фонд безопасности полетов (SAFE) в целях повышения уровня безопасности полетов гражданской авиации на базе использования ориентированного на результаты подхода, который позволит ограничить административные расходы и не потребует никаких затрат из бюджета Регулярной программы Организации, обеспечивая при этом ответственное, эффективное и своевременное использование вносимых в этот Фонд добровольных взносов,

1. *выражает признательность* Договаривающимся государствам и международным организациям за их взносы в фонды ИКАО, связанные с повышением безопасности полетов в гражданской авиации;

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, международные организации, общественность и частные стороны, связанные с международной гражданской авиацией, вносить добровольные взносы в Фонд SAFE;

3. *просит* Совет поддерживать бесперебойное функционирование Фонда SAFE путем последовательного контроля за ходом финансирования Фондом SAFE проектов, связанных с безопасностью полетов;

4. *просит* Совет прилагать все усилия для привлечения взносов в Фонд SAFE от государств и других доноров.

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. *поручает* Совету в первоочередном порядке продолжить разработку программы ИКАО по предотвращению CFIT;

2. *настоятельно призывает* государства 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 призывает* государства принять все необходимые меры, способствующие достижению основной цели, предусматривающей снижение к 1998 году на 50 % общего количества авиационных происшествий по причине CFIT.

A39-12. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации

A38-4. Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях поддержания и повышения уровня безопасности полетов

A37-6. Безопасность операций на ВПП

Ассамблея,

принимая во внимание, что авиационные происшествия, связанные с операциями на ВПП, составляют значительную часть всех авиационных происшествий и влекут за собой большое число человеческих жертв,

принимая во внимание, что выезды за пределы ВПП являются категорией происшествий, на долю которой приходится большинство всех происшествий, зарегистрированных за последние 10 лет по всем операциям воздушных судов с неподвижным крылом коммерческой авиации и авиации общего назначения, имеющих сертифицированную максимальную взлетную массу более 5700 кг,

принимая во внимание, что ряд новых направлений технического развития в авиационной отрасли являются весьма многообещающими в плане предотвращения и смягчения последствий авиационных происшествий и серьезных инцидентов, связанных с операциями на ВПП,

1. *настоятельно призывает* государства принимать меры по повышению уровня безопасности операций на ВПП, включая создание программ по безопасности операций на ВПП с использованием многодисциплинарного подхода, охватывающих по крайней мере регулирующие органы, эксплуатантов воздушных судов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, эксплуатантов аэродромов и изготовителей воздушных судов, в целях предотвращения и смягчения последствий выездов за пределы ВПП, несанкционированных выездов на ВПП и других происшествий, имеющих отношение к безопасности операций на ВПП;

2. *постановляет*, что ИКАО должна и впредь активно заниматься обеспечением безопасности операций на ВПП, применяя многодисциплинарный подход;

3. *предлагает* государствам вести мониторинг событий, связанных с безопасностью операций на ВПП, и вызывающих их причин, используя систему сбора и обработки данных о безопасности полетов, созданную в рамках государственных программ по безопасности полетов.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Программы по безопасности операций на ВПП должны основываться на принципе межорганизационного управления безопасностью полетов, включая создание местных групп по безопасности операций на ВПП, рассматривающих меры по предотвращению и смягчению последствий выездов за пределы ВПП, несанкционированных выездов на ВПП и других происшествий, имеющих отношение к безопасности операций на ВПП.

2. Совету следует продолжить разработку положений для оказания государствам помощи в создании программ по безопасности операций на ВПП.

3. Государства следует призывать принимать участие в глобальных и региональных семинарах и практикумах в целях обмена информацией о безопасности полетов и передовой практикой обеспечения безопасности операций на ВПП.

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 призывает* Договаривающиеся государства 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 призывает* Договаривающиеся государства 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 призывает* Договаривающиеся государства 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 призывает* все государства, 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 A31-10.

A38-3. Защита 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 содействовать установлению причин и/или способствующих авиационным происшествиям и инцидентам факторов, с тем чтобы можно было принять все необходимые меры по их предотвращению,

признавая, что предотвращение авиационных происшествий является очень важным фактором обеспечения и в дальнейшем 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 использование полученной в результате расследований информации для принятия дисциплинарных, гражданских, административных и уголовных процессуальных действий, как правило, не является средством поддержания или повышения уровня безопасности полетов,

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 и других рекомендаций для оказания государствам помощи в этой связи,

признавая, что правовые принципы, изложенные в дополнении E к Приложению 13, а также в дополнении B к Приложению 19, будут и впредь помогать многим государствам в разработке и реализации мер защиты некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту, от ненадлежащего использования,

считая, что необходимо обеспечить сбалансированный учет потребностей в защите информации о безопасности полетов и потребностей в надлежащем отправлении правосудия и что защита должна обеспечиваться на уровне, соответствующем характеру информации, формируемой каждым источником, а также цели раскрытия такой информации,

учитывая, что полномочные органы по расследованию авиационных происшествий и полномочные органы гражданской авиации признают необходимость дополнительного изучения ИКАО вопроса о защите информации о безопасности полетов,

признавая, что созданная по рекомендации Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года и во исполнение резолюции A37-2 Целевая группа по защите информации о безопасности полетов распространила для рассмотрения ряд выводов и рекомендаций в отношении надлежащего использования и защиты информации о безопасности полетов,

1. *настоятельно призывает* государства-члены в соответствии с п. 5.12 Приложения 13 продолжать анализировать и, при необходимости, корректировать 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;

2. *поручает* Совету с учетом выводов и рекомендаций Целевой группы по защите информации о безопасности полетов и результатов дальнейшей работы по этим выводам и рекомендациям предпринять такие шаги, которые могут быть необходимы для достижения значимого прогресса в разработке и/или изменении по мере необходимости положений в Приложении 13, других Приложениях и связанного с ними инструктивного материала до следующей очередной сессии Ассамблеи;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A37-2.

A38-6. 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,

принимая во внимание, что для обеспечения своевременного наличия и соответствующей защиты адекватного спектра частот авиации необходима комплексная стратегия действий в области частотного спектра,

принимая во внимание, что для поддержания безопасности и эксплуатационной эффективности существующих и будущих эксплуатационных систем и обеспечения перехода от существующих технологий к будущим необходимо создать условия для устойчивого роста и развития технологий,

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 в соответствующих распределениях авиационного частотного спектра для целей обеспечения безопасности полетов не будут удовлетворяться и не будет обеспечиваться защита этих распределений,

признавая, что для обеспечения эффективного использования спектра, распределенного авиации, необходимо эффективное распределение частот и использование передовой практики,

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 APT, ASMG, ATU, CEPT, CITEL и RCC*,

* APT – Сообщество электросвязи в регионе Азии и Тихого океана; ASMG – Арабская группа по управлению спектром; ATU – Африканский союз электросвязи; CEPT – Европейская конференция ведомств почты и электросвязи; CITEL – Межамериканская комиссия электросвязи; RCC – Организация по региональному сотрудничеству в области связи.

принимая во внимание рекомендации 7/3 и 7/6 Особого специализированного совещания по связи/производству полетов (1995) (SP COM/OPS/95), рекомендацию 5/2 Одиннадцатой Аэронавигационной конференции (2003), а также рекомендацию 1/12 Двенадцатой Аэронавигационной конференции (2012),

1. *настоятельно призывает* государства-члены и международные организации твердо поддерживать стратегию действий ИКАО в области частотного спектра и позицию ИКАО на конференциях ВКР и в процессе региональной и другой международной деятельности, проводимой при подготовке к конференциям ВКР, путем:

a) совместной работы по обеспечению эффективной организации авиационных частот и использованию "передовой практики" с целью продемонстрировать эффективность и значимость авиационной отрасли в области организации спектра;

b) поддержки деятельности ИКАО, связанной со стратегией и политикой в области авиационного спектра посредством проведения соответствующих совещаний групп экспертов и групп регионального планирования;

c) обязательства обеспечивать полный учет интересов авиации при выработке своих позиций, представляемых на региональных форумах электросвязи, занимающихся подготовкой сводных предложений для ВКР;

d) включения в свои предложения для ВКР, насколько это возможно, материала, отражающего позицию ИКАО;

e) 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);

f) обязательства обеспечивать всестороннее участие специалистов полномочных органов гражданской авиации в разработке позиций государств и регионов и отстаивании интересов авиации в МСЭ;

g) 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. *просит* Генерального секретаря привлечь внимание МСЭ к важности адекватного распределения и защиты радиочастотного спектра для безопасности полетов авиации;

3. *поручает* Совету и Генеральному секретарю обеспечить в срочном порядке выделение в рамках бюджета, принятого настоящей Ассамблеей, ресурсов, необходимых для обеспечения разработки и осуществления комплексной стратегии действий в области авиационного спектра частот, а также для более широкого участия ИКАО в международной и региональной деятельности по организации спектра;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A36-25.

A29-14. 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.

A39-18. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности

A39-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства

A27-13. Защита международного общественного воздушного транспорта

A39-11. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области

A39-27. Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что действия государства места события должны быть направлены на удовлетворение насущных потребностей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном,

принимая во внимание, что политика Международной организации гражданской авиации (ИКАО) должна быть направлена на обеспечение надлежащего учета ИКАО и ее государствами-членами психологических, физических и духовных потребностей лиц, пострадавших в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами, и их семей,

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

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

напоминая о положениях статьи 28 Монреальской конвенции 1999 года, а также резолюции № 2, принятой Монреальской конференцией, которыми предусматриваются незамедлительные предварительные выплаты пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям,

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

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

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

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

отмечая, что члены семей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном, независимо от места происшествия или национальной принадлежности пострадавших, испытывают схожие общечеловеческие нужды и эмоциональные потребности,

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

напоминая о публикации в 2001 году циркуляра ИКАО *"Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Circ 285), а также о включении в 2005 году в Приложение 9 положений об упрощении въезда в государство места авиационного происшествия членов семей пострадавших в авиационном происшествии,

признавая утверждение Советом в марте 2013 года *Основных принципов ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям (Doc 9998)* и выпуск в декабре 2013 года *Руководства по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (*Doc* 9973),

отмечая включение в 2015 году в Приложение 9 положения о принятии государствами законодательных актов, нормативных положений и/или руководящих принципов, касающихся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям,

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

2. *настоятельно призывает* государства-члены вводить в действие законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей с учетом основных принципов ИКАО, изложенных в Doc 9998 и Приложении 9, и в соответствии со статьей 28 Монреальской конвенции от 28 мая 1999 года и резолюцией № 2, принятой Монреальской конференцией;

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

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

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

6. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A 38-1.

A39-23. Инициатива *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB)

Ассамблея,

принимая во внимание, что в статье 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* говорится, что целями и задачами ИКАО являются разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном и экономичном воздушном транспорте,

принимая во внимание, что для реализации этих задач Организация установила стратегические цели в области безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды,

напоминая о том, что в нескольких резолюциях Ассамблеи, включая резолюции A38-5, A38-11, A38-12, A38-15, A38-16, A38-17 и A33-9, содержится настоятельный призыв к государствам активизировать внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО,

признавая, что все государства должны эффективно внедрять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) ИКАО, а также меры политики, с тем чтобы все государства располагали безопасными, надежными, эффективными, экономически жизнеспособными и экологически рациональными системами воздушного транспорта, поддерживающими устойчивое развитие и социально-экономическое благосостояние, что в конечном итоге будет содействовать установлению и сохранению дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира,

принимая во внимание, что результаты деятельности в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) по-прежнему свидетельствуют о том, что многие государства испытывают трудности с внедрением SARPS ИКАО,

признавая, что в силу различных возможностей в деле обеспечения соблюдения SARPS на постоянной основе государства не всегда могут эффективно и своевременно внедрять SARPS с той скоростью, с какой они принимаются ИКАО,

признавая, что Советом была введена инициатива *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB),

признавая, что успешная реализация инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) улучшит системы воздушного транспорта государств и будет соответствовать программе достижения целей в области устойчивого развития (ЦУР) Организации Объединенных Наций (ООН),

признавая, что дальнейший прогресс в развитии гражданской авиации, включая обеспечение эффективных людских и финансовых ресурсов для осуществления деятельности в области оказания помощи, учитывающей потребности отдельных государств, может лучше всего быть достигнут за счет сотрудничества, взаимодействия и координации в партнерстве со всеми заинтересованными сторонами,

признавая, что все мероприятия и механизмы ИКАО в области оказания помощи имеют общую цель – содействовать эффективному внедрению SARPS и политики,

1. *настоятельно призывает* государства-члены одобрить инициативу *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB);

2. *настоятельно призывает* государства-члены улучшать свои системы гражданской авиации посредством активного участия в работе ИКАО и эффективного внедрения SARPS и мер политики ИКАО, с тем чтобы они могли содействовать устойчивому благосостоянию на местном и региональном уровнях и в полной мере пользоваться преимуществами улучшенной связности сети воздушного транспорта;

3. *поручает* Совету поддерживать активный интерес авиационного сообщества к вопросам глобальной важности и ценности авиации посредством поддержки работы в рамках NCLB и проведения будущих всемирных форумов ИКАО по вопросам авиации;

4. *поручает* Генеральному секретарю в партнерстве со всеми заинтересованными сторонами осуществлять координацию, поддержку и реализацию всеобъемлющих программ помощи, призванных оказать содействие государствам-членам в совершенствовании их систем гражданской авиации и надзорного потенциала;

5. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль, финансовые учреждения, доноров и другие заинтересованные стороны осуществлять координацию и сотрудничество друг с другом и в рамках ИКАО, а

также оказывать поддержку деятельности по оказанию помощи в соответствии с глобальными и региональными приоритетами, устанавливаемыми ИКАО, избегая таким образом дублирования усилий;

6. *настоятельно призывает* государства-члены, международные и региональные организации, а также финансовые учреждения использовать основанные на данных инструменты и сервисы ИКАО для принятия решений, способствующие выявлению недостатков в авиации, реализации проектов и программ ИКАО, нахождению решений, разработке экономических моделей и выявлению потребностей в финансировании для облегчения поиска потенциальных доноров и инвесторов;

7. *рекомендует* государствам-членам включить в свои проекты развития авиационной инфраструктуры элементы подготовки персонала и наращивания потенциала в целях усиления своих ведомств гражданской авиации, с тем чтобы обеспечить эффективный надзор за такой инфраструктурой;

8. *рекомендует* государствам-членам устанавливать через ИКАО партнерские отношения с другими государствами-членами, отраслью, финансовыми учреждениями, донорами и другими заинтересованными сторонами для совершенствования своих систем гражданской авиации и надзорного потенциала;

9. *рекомендует* государствам-членам с пользой для себя использовать Конференцию ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN) в качестве форума для государств-членов, на котором они могут проводить переговоры и заключать двусторонние и/или многосторонние соглашения о воздушном сообщении, что способствует повышению связности воздушного транспорта и, таким образом, развитию туризма, торговли, а также экономики государств и всего мира;

10. *призывает* все государства-члены и соответствующих партнеров, располагающих такими возможностями, выделять нуждающимся государствам финансовые и технические ресурсы в целях оказания содействия развитию их систем гражданской авиации посредством внедрения SARPS и осуществления своих надзорных функций;

11. *поручает* Генеральному секретарю продолжать совершенствовать существующий согласованный и всеобъемлющий механизм внедрения и оценки, с тем чтобы оказывать содействие государствам во внедрении SARPS, методик, планов и программ ИКАО;

12. *просит* Генерального секретаря координировать с государствами, международными организациями, отраслью и донорами деятельность по оказанию помощи путем установления партнерских отношений в рамках сети ИКАО по развитию авиации;

13. *просит* Генерального секретаря сотрудничать с государствами и финансовыми учреждениями для обеспечения их поддержки в целях укрепления безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности в рамках глобальной авиационной системы;

14. *настоятельно призывает* отрасль и финансовые учреждения разрабатывать и представлять ИКАО свои собственные планы действий для полного выполнения настоящей резолюции.

A39-24. Стратегия снижения риска бедствий и механизмы реагирования в авиации

Ассамблея,

принимая во внимание статью 44 *Конвенции о международной гражданской авиации*, в которой отмечается, что в число целей и задач ИКАО входит содействие планированию и развитию международного

воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. *поручает* Генеральному секретарю в координации с пострадавшими государствами и соседними государствами разработать механизм реагирования и оказания помощи ИКАО в кризисных ситуациях;

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

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

A39-25. Вклад авиации в реализацию Повестки дня Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития на период до 2030 года

Ассамблея,

признавая, что воздушный транспорт является катализатором устойчивого развития и представляет собой важный источник жизнеобеспечения для наименее развитых стран (НРС) и особенно для развивающихся стран, не имеющих выхода к морю (РСНВМ), и малых островных развивающихся государств (МОСТРАГ), так как он обеспечивает их связь с миром,

признавая, что связность сети воздушного транспорта имеет чрезвычайно важное значение для экономического, социального и территориального объединения государств-членов и их населения,

признавая, что выгоды воздушного транспорта могут быть реализованы только, если государства будут располагать безопасной, эффективной, надежной, экономически жизнеспособной и экологически безопасной системой воздушного транспорта,

принимая во внимание, что реализация инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) ориентирована на оказание государствам помощи в эффективном выполнении ими Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и соответствующих планов, политики и программ, а также на устранение вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности, с тем чтобы обеспечить доступ всех государств к значительным социально-экономическим выгодам воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций приняла документ *"Преобразование нашего мира: Повестка дня в области устойчивого развития на период до 2030 года"*, включающий 17 универсальных и ориентированных на преобразования целей, которые поддерживаются 169 задачами, обеспечивающих баланс экономических, социальных и экологических компонентов устойчивого развития,

напоминая, что масштаб и амбициозность Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года определяют необходимость установления глобального партнерства, которое позволит объединить

усилия правительств, частного сектора, гражданского общества и системы Организации Объединенных Наций и других сторон по мобилизации всех имеющихся ресурсов для ее осуществления,

принимая во внимание, что реализация стратегических целей ИКАО в таких областях, как обеспечение безопасности полетов, аэронавигационный потенциал и эффективность, авиационная безопасность и упрощение формальностей, экономическое развитие воздушного транспорта и охрана окружающей среды, является вкладом в достижение Целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР),

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

2. *поручает* Совету и Генеральному секретарю продемонстрировать в рамках своих соответствующих полномочий, что ИКАО продолжает выступать выразителем интересов авиации путем повышения осведомленности государств-членов, включая соответствующие полномочные органы за пределами сектора воздушного транспорта, систему Организации Объединенных Наций, сообщество доноров и все заинтересованные стороны, о вкладе авиации в устойчивое развитие и достижение ЦУР;

3. *настоятельно призывает* государства-члены принять меры по развитию своих систем воздушного транспорта путем эффективного выполнения соответствующих SARPS и политики, а также включить авиационный сектор в свои национальные планы развития в качестве приоритета, реализуя в поддержку этого тщательно проработанные стратегические планы в секторе воздушного транспорта и генеральные планы развития гражданской авиации, чтобы таким образом способствовать достижению ЦУР;

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

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

6. *поручает* Генеральному секретарю обеспечить участие ИКАО, когда это применимо и в соответствии с ее стратегическими целями, в работе механизмов, созданных для оказания поддержки реализации Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года, с тем чтобы авиация получила соответствующее признание и приоритетное внимание в планах развития государств-членов;

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

A39-26. Мобилизация ресурсов

Ассамблея,

признавая, что воздушный транспорт является катализатором устойчивого развития и что, несмотря на свою социально-экономическую значимость, он получает ограниченные средства от действующих международных механизмов финансирования для поддержки своего развития,

признавая, что успешная реализация инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB) будет зависеть от повышения уровня финансирования и инвестиций при поддержке всех государств-членов,

учитывая, что в некоторых случаях у государств-членов может не быть доступа к необходимым ресурсам для устранения недостатков, выявленных в ходе проведения программ проверок ИКАО, и для развития своих систем воздушного транспорта,

принимая во внимание, что большинство развивающихся государств испытывают трудности с получением доступа к множеству источников на финансовом рынке, в особенности на рынках иностранного капитала, для финансирования устойчивого развития своей гражданской авиации,

принимая во внимание, что Совет, исходя из стратегических целей ИКАО, учредил тематические и целевые фонды с участием многих доноров в целях оказания помощи государствам-членам в развитии гражданской авиации,

напоминая о том, что в нескольких резолюциях Ассамблеи, в том числе A38-2, A38-5, A38-7, A38-15, A37-16, A36-17, A36-18, A35-15, A33-1, A33-9, A29-13 и A22-19, государствам, международным организациям и финансовым учреждениям настоятельно рекомендовалось создавать партнерства, проводить мобилизацию ресурсов в целях оказания технического содействия и делать добровольные взносы в фонды ИКАО,

выражая признательность государствам-членам, международным и региональным организациям и другим донорам за значительные взносы в фонды ИКАО, связанные с достижением целей ИКАО,

признавая, что комплексные и целенаправленные усилия по мобилизации ресурсов обладают потенциалом для увеличения поддержки, оказываемой ИКАО государствам в целях облегчения их доступа к финансированию для развития своих систем гражданской авиации,

принимая во внимание, что в ИКАО принята Политика в области мобилизации ресурсов, призванная обеспечить привлечение достаточных, более прогнозируемых и стабильных добровольных взносов для выполнения миссии Организации и дополнения бюджета Регулярной программы ИКАО, а также для оказания помощи государствам в привлечении ими финансовых средств для развития своих безопасных, эффективных, надежных, экономически жизнеспособных и экологичных систем воздушного транспорта,

1. *поручает* Совету и Генеральному секретарю, в рамках их соответствующей компетенции, обеспечить дальнейшее выполнение ИКАО ее роли защитника интересов авиации путем повышения осведомленности среди государств-членов, в системе Организации Объединенных Наций, среди международных и региональных организаций, финансовых учреждений, частного сектора и сообщества доноров о выгодах мобилизации ресурсов для устойчивого развития систем воздушного транспорта всех государств-членов, а также о выгодах инвестиций в это устойчивое развитие;

2. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль, международные и региональные организации, финансовые учреждения, доноров и другие заинтересованные стороны поддержать проведение мероприятий по оказанию помощи в соответствии с установленными ИКАО глобальными и региональными авиационными планами и приоритетными задачами, избегая при этом дублирования усилий;

3. *просит* Генерального секретаря разработать инструктивный материал, чтобы помочь государствам включить вопросы авиационного сектора в свои национальные планы развития в качестве приоритета и повысить их статус в этих планах, а также разработать основательные стратегические планы развития сектора воздушного транспорта и генеральные планы развития гражданской авиации;

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

5. *настоятельно призывает* государства-члены, предоставляющие официальную помощь в целях развития (ОПР), признавать значительный вклад авиации в устойчивое развитие посредством рассмотрения возможности принять на себя обязательства укреплять воздушный транспорт в нуждающихся государствах и направлять финансовые потоки на эти цели и *призывает* Генерального секретаря оказывать им помощь в этих усилиях;

6. *настоятельно призывает* все государства-члены, отрасль, международные и региональные организации, финансовые учреждения, доноров и другие заинтересованные стороны, имеющие соответствующие возможности, продолжать делать добровольные взносы в фонды ИКАО и вступать в партнерства с нуждающимися государствами в целях предоставления финансовых и технических ресурсов для оказания помощи в совершенствовании их систем гражданской авиации, в том числе их возможностей по осуществлению надзора;

7. *поручает* Совету и Генеральному секретарю в рамках их соответствующей компетенции продолжать развивать партнерские связи ИКАО с финансовыми учреждениями для того, чтобы обеспечить приоритетный статус или включение вопросов авиации в их повестки дня или программы работы с целью оказания содействия государствам в получении доступа к различным видам финансирования их проектов развития авиации.

8. *поручает* Генеральному секретарю разработать стратегии и механизмы мобилизации ресурсов среди государств-членов, в системе ООН, среди международных и региональных организаций, финансовых институтов, частного сектора и соответствующих механизмов в целях оказания помощи нуждающимся государствам, в особенности наименее развитым странам (НРС), развивающимся странам, не имеющим выхода к морю (РСНВМ), и малым островным развивающимся государствам (МОСТРАГ) в развитии их систем воздушного транспорта по мере целесообразности и в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB);

9. *поручает* Генеральному секретарю вести работу с международными организациями в целях надлежащего представления приоритетных задач и возможностей авиации в глобальных и региональных инициативах, связанных с мобилизацией ресурсов для развития воздушного транспорта;

10. *поручает* Генеральному секретарю вести работу с международными организациями в целях обеспечения согласованности инициатив ИКАО в области мобилизации ресурсов и их включения в соответствующие системы финансирования и развития.

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**
A38-13.	**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**
A38-12,	**добавление A: Аэронавигационные совещания всемирного масштаба**
A38-12,	**добавление B: Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)**
A38-12,	**добавление F: Региональные аэронавигационные совещания (RAN)**
A36-15,	**добавление L: Участие государств в технической работе ИКАО**
A38-6.	**Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра**

ТЕХНИЧЕСКИЙ СЕКРЕТАРИАТ

A38-12, добавление M: 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 настоящая резолюция заменяет резолюцию A14-28.

A39-22. Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* каждое государство-член обязано сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и практики по всем вопросам, в которых такое единообразие будет способствовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что в статье 37 *Конвенции* содержится требование о том, чтобы Организация принимала и изменяла международные Стандарты, Рекомендуемую практику и правила, и указываются цель этих действий и охватываемые темы, и что в статьях 38, 54, 57 и 90 содержатся соответствующие дополнительные положения,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 38 Конвенции любое государство-член, которое считает практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международный стандартов или процедур или которое считает необходимым принять отличающиеся от них правила и практику, обязано немедленно уведомить об этом ИКАО,

принимая во внимание, что Ассамблея считает целесообразным выработать определенные принципы, которыми следует руководствоваться при осуществлении этих положений Конвенции,

признавая, что эффективное выполнение SARPS и PANS способствует безопасному, надежному и устойчивому развитию международной гражданской авиации,

признавая, что своевременное обеспечение доступности информации о различиях всем заинтересованным сторонам имеет важное значение для безопасности, регулярности и эффективности международной гражданской авиации,

отмечая, что многие государства-члены испытывают трудности с выполнением своих обязательств по статьям 37 и 38 Конвенции и реализацией часто вносимых поправок в Приложения,

признавая, что актуальный инструктивный материал ИКАО по техническим вопросам оказывает ценную помощь государствам-членам в эффективном внедрении SARPS, PANS и региональных планов,

признавая, что для разработки и обновления всего технического инструктивного материала ИКАО к SARPS и PANS требуются значительные ресурсы,

отмечая увеличение числа различий, о которых уведомляется ИКАО,

признавая, что существует настоятельная необходимость в изыскании и использовании всех имеющихся средств для поощрения и поддержки государств-членов в деле преодоления трудностей с внедрением SARPS и PANS,

признавая, что в глобальном масштабе внедрение стандартов проходит более активно в силу процесса развития, в рамках которого учитываются позиции всех государств и соответствующих заинтересованных сторон отрасли,

1. *призывает* государства-члены вновь подтвердить свою приверженность соблюдению обязательств по статьям 37 и 38 Конвенции;

2. *постановляет,* что в SARPS и PANS по мере необходимости вносятся поправки, с тем чтобы отразить изменения в требованиях и методах и тем самым, помимо прочего, обеспечить надежную основу для глобального и регионального планирования и внедрения;

3. *соглашается с тем,* что с учетом предшествующего пункта необходимо обеспечить высокую степень постоянства SARPS, с тем чтобы государства-члены имели возможность обеспечить постоянство своих национальных правил. Исходя из этого, вносятся только те изменения, которые имеют значение для безопасности, регулярности и эффективности, а также только те редакционные поправки, которые имеют существенное значение;

4. *вновь заявляет*, что тексты SARPS и PANS излагаются простым, понятным и точным языком. SARPS включают общие, устоявшиеся и неизменные положения, определяющие требования к функциям и характеристикам, которые предусматривают требуемые уровни безопасности, регулярности и эффективности. Вспомогательные технические спецификации, разрабатываемые ИКАО, следует своевременно переводить на все рабочие языки ИКАО и по возможности включать в отдельные документы;

5. *поручает* Совету при разработке SARPS, PANS и технического инструктивного материала ИКАО в максимально возможной степени и при условии адекватной проверки и валидации использовать результаты работы других признанных организаций – разработчиков стандартов. Документация ИКАО должна содержать ссылки на материал, подготовленный такими другими организациями – разработчиками стандартов, если он рассматривается Советом как соответствующий требованиям ИКАО;

6. *постановляет*, что в пределах соответствия требованиям безопасности, регулярности и эффективности SARPS, регламентирующие предоставление средств и обслуживания, отражают надлежащее соотношение между эксплуатационными требованиями к таким средствам и обслуживанию и экономическими последствиями их предоставления;

7. *поручает* Совету, чтобы он, прежде чем принимать решение по предложениям относительно изменения SARPS и PANS, проводил консультации с государствами-членами, за исключением случаев, когда Совет сочтет необходимым принять срочные меры. Кроме того, при условии проведения надлежащей проверки и валидации технические требования могут быть приняты Советом без проведения консультаций с государствами-членами. Однако такой материал предоставляется государствам-членам по запросу;

8. *постановляет*, что даты начала применения поправок к SARPS и PANS устанавливаются с таким расчетом, чтобы у государств-членов оставалось достаточно времени для их внедрения;

9. *соглашается с тем*, что Приложения или документы PANS не меняются чаще одного раза в календарный год;

10. *напоминает* государствам-членам о требовании Приложения 15 о том, чтобы они публиковали в своих сборниках аэронавигационной информации (AIP) любые существенные различия с SARPS и PANS и включали текст на английском языке в те части, которые изложены открытым текстом;

11. *рекомендует* государствам-членам использовать электронную систему представления информации о различиях (EFOD) для уведомления ИКАО о своих различиях;

12. *поручает* Генеральному секретарю продолжать совершенствовать систему EFOD и оказывать содействие государствам-членам в переходе от документооборота в бумажной форме к использованию системы EFOD;

13. *поручает* Совету контролировать и анализировать различия между правилами и практикой государств-членов и положениями SARPS и PANS в целях содействия устранению тех различий, которые имеют важное значение для безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации и принятия надлежащих действий;

14. *поручает* Совету изучить возможность обеспечить более легкий доступ всем заинтересованным сторон к информации о различиях и оценить надлежащий механизм и форму предоставления этой информации;

15. *постановляет* поощрять и поддерживать государства-члены всеми имеющимися средствами в деле внедрения SARPS и PANS и в возможно короткие сроки предоставлять им дополнительные рекомендации, касающиеся уведомления о различиях и их публикации;

16. *призывает* все государства-члены, имеющие возможность сделать это, осуществлять с запрашивающими государствами техническое сотрудничество в форме предоставления финансовых и технических ресурсов с целью обеспечить государствам условия для выполнения ими своих обязательств по статьям 37 и 38 Конвенции;

17. *поручает* ИКАО установить приоритеты для постоянного обновления содержания существующего технического инструктивного материала ИКАО и разработки дополнительного инструктивного материала, что принесет государствам-членам максимальную пользу при планировании и внедрении SARPS и PANS;

18. *постановляет*, что соответствующие правила настоящей резолюции являются рекомендациями по упрощению и обеспечению процесса внедрения настоящей резолюции;

19. *настоятельно призывает* государства-члены пересмотреть свои процедуры разработки SARPS и привлечь к участию более широкий круг заинтересованных сторон авиационной отрасли;

20. *просит* ИКАО рассмотреть вопрос разработки для государств-членов стратегии перехода и информационного взаимодействия на этапах планирования и внедрения, которые в свою очередь должны содействовать проведению информационно-разъяснительной работы с заинтересованными сторонами;

21. *поручает* ИКАО усилить роль своих региональных бюро в деле упрощения и мониторинга процесса рассмотрения поправок к SARPS;

22. *призывает* государства-члены отвечать на письма государствам ИКАО, касающиеся предлагаемых поправок к Приложениям и PANS;

23. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-11.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует обеспечить, чтобы положения SARPS и PANS находились в полном соответствии друг с другом. Кроме того, Совету следует стремиться к совершенствованию процесса обработки, формы представления и повышению степени полезности документов ИКАО, содержащих SARPS, PANS и других связанных с ними положений, особенно в отношении сложных систем и видов их применения. В этих целях Совету следует способствовать разработке и поддержанию актуальности широких общесистемных, функциональных и эксплуатационных требований. Совету следует и впредь изыскивать наиболее оптимальные средства разработки, перевода, обработки и распространения технических требований.

2. Государствам-членам следует представлять полные и подробные замечания по предложениям об изменении SARPS и PANS или, по крайней мере, выражать свое согласие или несогласие по их существу. Для этого им следует предоставлять не менее 3 месяцев. Кроме того, государства-члены должны уведомляться по крайней мере за 30 дней о предполагаемом утверждении или принятии подробного материала, по которому с ними не проводились консультации.

3. Государствам-членам следует предоставлять полных 3 месяца для уведомления о несогласии с принятыми поправками к SARPS; при установлении срока представления уведомления о несогласии Совету следует учитывать время, требующееся для пересылки принятых поправок и получения уведомлений от государств.

4. Совету следует обеспечивать, чтобы, по мере возможности, промежуток между следующими одна за другой общими датами начала применения поправок к Приложениям и PANS составлял по крайней мере 6 месяцев.

5. Совету перед принятием и утверждением поправок к SARPS и PANS следует учитывать возможность внедрения SARPS и PANS к предполагаемым срокам начала их применения.

6. Совету следует, принимая во внимание определения терминов "Стандарт" и "Рекомендуемая практика", обеспечить, чтобы новые положения Приложений, единообразное применение которых признано необходимым, принимались в качестве Стандартов, а новые положения, единообразное применение которых признано желательным, принимались в качестве "Рекомендуемой практики".

7. Совету следует настоятельно рекомендовать государствам-членам уведомлять Организацию о любых различиях, существующих между их национальными правилами и практикой и положениями SARPS, а также о дате или сроках, когда они обеспечат выполнение SARPS. Если государство-член не может выполнять какие-либо положения SARPS, ему следует информировать ИКАО о причинах несоблюдения, а также о любых применимых национальных положениях и практике, отличающихся по характеру или в принципе.

8. Получаемые различия с SARPS следует незамедлительно предоставлять государствам-членам.

9. При поощрении и поддержке государств-членов в деле внедрения SARPS и PANS Совету следует использовать все имеющиеся средства ИКАО и укреплять партнерские отношения с организациями, которые предоставляют ресурсы и помощь для развития международной гражданской авиации.

10. Государствам-членам следует предусмотреть внутренние процессы и процедуры, применяемые ими для реализации положений SARPS и PANS.

11. ИКАО следует обновлять и разрабатывать технический инструктивный материал в соответствии с установленными приоритетами по всем техническим областям.

A38-12. 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 37-й сессии Ассамблеи, было принято Ассамблеей в резолюции A37-15 (добавления A–W включительно);

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции A37-15 с добавлениями A–W включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 38-й сессии Ассамблеи,

принимая во внимание, что политику или связанные с ней правила, которые требуют непрерывного применения в течение периода более трех лет, следует рассматривать как постоянную политику или связанные с ней правила,

принимая во внимание, что материал, который содержится в нормативных или общедоступных авторитетных документах ИКАО, таких как Приложения, Правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления. Это, в частности, касается связанных с постоянной политикой правил,

принимая во внимание, что Ассамблея согласилась подготовить новую резолюцию A38-11 на основе добавлений A, D и E к резолюции A37-15 в качестве постоянной политики в отношении разработки и применения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомления о различиях, которые будут применяться ко всем Приложениям к Конвенции и техническому инструктивному материалу,

1. *постановляет:*

a) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 38-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 A37-15 с добавлениями, за исключением добавлений A, D и E, которые заменяются новой резолюцией A38-11.

ДОБАВЛЕНИЕ A

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 государств-членов и ИКАО,

принимая во внимание необходимость получать максимальную пользу от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены или ИКАО,

постановляет:

1. созываемые Советом совещания, в которых могут принимать участие на равной основе все государства-члены, 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 требующуюся на данном совещании специализацию экспертов. 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 государств-членов 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 B

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 государства-члены или ИКАО,

постановляет:

1. Аэронавигационная комиссия создает группы экспертов в тех случаях, когда необходимо ускорить решение узкоспециализированных технических проблем, которые Аэронавигационная комиссия не может должным образом и быстро разрешить другими установленными путями;

2. Аэронавигационная комиссия обеспечивает, чтобы полномочия и программы работы групп экспертов поддерживали стратегические цели ИКАО, были определены четко и ясно с указанием сроков и соблюдались;

3. Аэронавигационная комиссия периодически рассматривает ход работы групп экспертов, упраздняет группы экспертов, как только будут завершены порученные им виды деятельности. Существование группы экспертов допускается только в том случае, если Аэронавигационная комиссия считает обоснованным продолжение ее работы;

4. деятельность групп экспертов по мере возможности поддерживает основанный на учете эксплуатационных характеристик 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 государств-членов.

ДОБАВЛЕНИЕ C

Сертификаты летной годности, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 33 Конвенции ясно не определяет цели, для которых должны признаваться сертификаты, удостоверения и свидетельства,

принимая во внимание, что существуют различные толкования относительно того, обязаны или не обязаны государства-члены признавать сертификаты, удостоверения и свидетельства, которые выданы или которым придана сила другими государствами-членами, до вступления в силу SARPS, распространяющихся на соответствующие воздушные суда или членов летного экипажа,

принимая во внимание, что для определенных категорий воздушных судов или классов членов летного экипажа SARPS могут войти в силу лишь через много лет или может быть сочтено целесообразным не принимать SARPS для некоторых категорий или членов летного экипажа,

постановляет:

1. сертификаты летной годности и удостоверения о квалификации, а также свидетельства экипажа воздушного судна, которые выданы или которым придана сила государством-членом, в котором зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими государствами-членами 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 воздушных судов или членов летного экипажа, сертификаты, удостоверения или свидетельства, которые выданы или которым придана сила в соответствии с национальными правилами государством-членом, в котором зарегистрировано данное воздушное судно, признаются другими государствами-членами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Квалифицированный и компетентный авиационный персонал

Ассамблея,

принимая во внимание, что удовлетворительное применение SARPS и PANS зависит от квалификации и компетентности авиационного персонала,

принимая во внимание, что государства-члены испытывают трудности в этих вопросах вследствие нехватки квалифицированного авиационного персонала для поддержки существующей и будущей авиатранспортной системы,

принимая во внимание, что необходимы особые усилия по оказанию поддержки государствам-членам для удовлетворения их потребностей в людских ресурсах,

принимая во внимание, что учебные мероприятия, семинары, проводимые ИКАО, являются эффективным средством обеспечения всеобщего понимания и единообразного применения SARPS и PANS,

постановляет:

1. ИКАО оказывает помощь государствам-членам в деле обеспечения и поддержания компетентности авиационного персонала посредством реализации программы ИКАО по подготовке авиационных специалистов;

2. Программа ИКАО по подготовке авиационных специалистов основывается на следующих принципах:

a) ответственность за квалификацию авиационных специалистов несут государства-члены;

b) наивысший приоритет придается осуществлению учебных мероприятий, поддерживающих внедрение SARPS;

c) сотрудничество с государствами-членами и отраслью является необходимыми для разработки и проведения учебных мероприятий в поддержку внедрения SARPS;

d) в приоритетном порядке внимание уделяется воспитанию следующего поколения авиационных специалистов;

3. ИКАО консультирует эксплуатантов учебных заведений, но не принимает участия в эксплуатации таких средств;

4. Государствам-членам следует оказывать взаимную помощь в целях обеспечения оптимальных условий доступа своих авиационных специалистов к учебным мероприятиям.

Правило, связанное с вышеизложенными положениями

1. Совету следует оказывать помощь государствам-членам в гармонизации уровней квалификации авиационных специалистов. В основе этих усилий должны лежать:

a) анализ данных в целях определения приоритетов и потребностей;

b) определение потребностей в подготовке персонала для выполнения положений ИКАО;

c) компетентностный подход к обучению.

ДОБАВЛЕНИЕ E

Разработка и осуществление 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 государствами-членами 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 любые серьезные недостатки в осуществлении региональных планов могут оказать негативное влияние на безопасность, регулярность и эффективность международных полетов, и поэтому их следует как можно скорее устранить,

постановляет:

1. региональные планы пересматриваются в тех случаях, когда становится очевидным, что они более не соответствуют настоящим и перспективным потребностям международной гражданской авиации;

2. в зависимости от характера требуемого изменения соответствующие поправки вносятся в региональный план посредством переписки между ИКАО, государствами-членами 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;

4. региональные аэронавигационные совещания (RAN), несмотря на то что они являются важным инструментом определения средств и служб, проводятся для рассмотрения только тех вопросов, которые нельзя надлежащим образом рассмотреть в рамках групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG);

5. при реализации программ государствами-членами приоритетное внимание уделяется предоставлению и обеспечению постоянного функционирования тех средств и служб, нехватка которых может иметь отрицательные последствия для международных полетов;

6. определение, изучение и принятие мер Организацией в отношении серьезных недостатков в области осуществления региональных планов проводятся в минимально возможные сроки;

7. группы регионального планирования и осуществления проектов, используя методику управления проектами, выявляют проблемы и недостатки в региональных планах и их реализации и предлагают меры по их устранению.

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. При определении степени срочности любого пересмотра региональных планов Совету следует учитывать время, которое требуется государствам-членам для обеспечения необходимых дополнительных средств и обслуживания.

3. Совету следует обеспечивать, чтобы указанные в региональных планах сроки выполнения требований, связанных с закупкой новых типов оборудования, реалистично учитывали время, необходимое для приобретения соответствующего оборудования.

4. Совету следует обеспечивать, чтобы региональные планы разрабатывались на основе веб-технологии с использованием вспомогательных средств планирования в целях повышения эффективности и ускорения процесса внесения поправок.

5. Совету следует использовать созданные им во всех регионах группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) для оказания помощи в поддержании региональных планов или любых дополнительных документов на уровне текущих требований.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Региональные аэронавигационные совещания (RAN)

Ассамблея,

принимая во внимание, что региональные аэронавигационные совещания являются важным инструментом в определении средств и видов обслуживания, которые, как предполагается, государства-члены предоставляют в соответствии со статьей 28 Конвенции,

принимая во внимание, что эти совещания требуют существенной затраты усилий и денежных средств со стороны государств-членов и ИКАО,

принимая во внимание необходимость получения максимальной пользы от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены или ИКАО,

учитывая, что региональное аэронавигационное планирование, как правило, осуществляется группами 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 повестка 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 частоту проведения полномасштабных региональных совещаний.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует стремиться проводить региональные аэронавигационные совещания на местах в соответствующих регионах и следует поощрять государства-члены, 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 государству-члену 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 внедрения.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Установление пределов воздушных пространств ОВД

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии с Приложением 11 к Конвенции государству-члену 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 государством-членом своей ответственности за обеспечение обслуживания воздушного движения над своей территорией другому государству,

принимая во внимание, что совместные усилия государств-членов могут привести к повышению эффективности системы организации воздушного движения,

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, одобряемыми Советом ИКАО, как правило, 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;

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 следует заключать соответствующее соглашение, учитывающее необходимость обеспечения рентабельного внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM и более эффективной организации воздушного пространства, в частности, верхнего воздушного пространства;

4. обеспечивающее ОВД государство при осуществлении обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве 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 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, связанными с обеспечением безопасности и регулярности воздушного движения, осуществляемого в данном воздушном пространстве;

и далее *заявляет*, что:

6. любое государство-член, 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. Государствам-членам 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 ИКАО.

2. Государствам-членам следует по мере необходимости рассматривать вопрос о совместном создании единого поставщика обслуживания воздушного движения, ответственного за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве ОВД над территориями двух или нескольких государств или над открытым морем.

3. 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 H

Обеспечение поисково-спасательной службы

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 25 Конвенции каждое государство-член 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 государств-членов, 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 государства-члена 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 устранению 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 государство-член, 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. Государствам-членам следует в сотрудничестве с другими государствами и ИКАО 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 I

Координация и сотрудничество гражданских и военных органов воздушного движения

Ассамблея,

принимая во внимание, что воздушное пространство является общим ресурсом для гражданской и военной авиации, и учитывая, что многие аэронавигационные средства и обслуживание предоставляются и используются как гражданской, так и военной авиацией,

принимая во внимание преамбулу к *Конвенции о международной гражданской авиации*, в которой указано, что подписавшие ее правительства "достигли согласия относительно определенных принципов и мер, с тем 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",

принимая во внимание, что статья 3 a) Конвенции определяет, что: "Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам", а статья 3 d) требует, что: "Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязуются обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов",

признавая, что в условиях роста объемов гражданского воздушного движения и ориентированных на выполнение своих задач полетов военной авиации можно было бы получить значительные преимущества в результате более гибкого использования воздушного пространства, используемого в военных целях, и что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблемы совместного доступа в воздушное пространство;

принимая во внимание, что гибкое использование воздушного пространства как гражданскими, так и военными воздушными судами можно рассматривать как конечную цель, улучшение координации и сотрудничества между гражданскими и военными органами обеспечивает непосредственный доступ к более эффективной организации использования воздушного пространства*,*

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 обеспечивались безопасность, регулярность и эффективность гражданской авиации наряду с обеспечением удовлетворения требований в военном воздушном сообщении;

2. установленные государствами-членами 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. Генеральный секретарь будет предоставлять рекомендации и инструктивный материал относительно наилучшей практики в области координации и сотрудничества гражданских и военных органов;

4. государства-члены могут включать, где это целесообразно, представителей военных полномочных органов в состав своих делегаций на совещаниях ИКАО;

5. ИКАО служит международным форумом, выполняющим определенную роль в содействии улучшению сотрудничества гражданских и военных органов, их взаимодействия и обмена передовой практикой между ними и в осуществлении, при поддержке со стороны гражданских/военных партнеров, необходимых последующих действий, опирающихся на успешные результаты Форума по сотрудничеству между военными и гражданскими органами, посвященного глобальной организации воздушного движения (2009).

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Государствам-членам следует, по мере необходимости, устанавливать или улучшать координацию и сотрудничество в обслуживании воздушного движения своих гражданских и военных судов, руководствуясь принципом, изложенным в пункте 1 постановляющей части выше.

2. При введении правил и порядка выполнения полетов, упомянутых в пункте 2 постановляющей части, соответствующему государству следует согласовывать этот вопрос со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе.

3. Совету следует обеспечить, чтобы в соответствии с вышеуказанными пунктами 3, 4 и 5 постановляющей части вопросы, связанные с координацией и сотрудничеством в использовании воздушного пространства гражданскими и военными судами, включались, где это необходимо, в повестку дня специализированных и региональных совещаний.

ДОБАВЛЕНИЕ J

Обеспечение отвечающих требованиям 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 несмотря на расширяющуюся прктику эксплуатации аэродромов автономными организациями, обязательство государства обеспечивать безопасное функционирование аэродромных объектов и служб остается неизменным,

принимая во внимание, что сертификация аэродромов является важным средством обеспечения безопасности и повышения эффективности полетов на аэродромах и что результаты проводимых в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) проверок свидетельствуют о том, что масштабы сертификации аэродромов, включая внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП), пока не достаточны,

постановляет:

1. ИКАО осуществляет обзор технических требований 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 аэродромах, используемых для полетов современных воздушных судов;

3. государствам следует принять необходимые меры, включая выделение соответствующих ресурсов, в целях расширения масштабов сертификации аэродромов и внедрения СУБП на аэродромах;

4. государствам следует уделять больше внимания управлению операциями на аэродроме, придавая приоритет вопросам, связанным с обеспечением безопасности операций на ВПП.

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 и эффективности полетов, следует:

a) разрабатывать дополнительный инструктивный материал по перспективам развития,

b) разработать процедуры управления операциями на аэродроме,

c) информировать государства-члены о развитии событий.

2. Совету следует и впредь обращать внимание изготовителей воздушных судов и эксплуатантов на принципы политики, изложенные в пункте 2 постановляющей части.

ДОБАВЛЕНИЕ K

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 трудностей с набором персонала надлежащей квалификации и удержанием его на работе после прохождения подготовки,

принимая во внимание, что такие трудности осложняют удовлетворительное выполнение региональных планов, SARPS и PANS,

постановляет, что государствам следует принять надлежащие меры для обеспечения того, чтобы условия найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб устанавливались с учетом требуемой квалификации и выполняемых им обязанностей.

ДОБАВЛЕНИЕ L

Участие государств в технической работе ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что техническое сотрудничество государств-членов имеет существенное значение для достижения надлежащего прогресса в технической работе ИКАО,

принимая во внимание периодически возникающие затруднения с получением от государств-членов своевременной и должной помощи ИКАО в ее технической работе,

принимая во внимание необходимость получения максимальной пользы от этого участия, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены и ИКАО,

постановляет, что в своей технической работе ИКАО нуждается в эффективной технической помощи со стороны государств-членов.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует поощрять эффективное участие государств-членов в технической работе ИКАО, обращая должное внимание на необходимость максимального сокращения издержек ИКАО и государств-членов в связи с этим участием.

2. Государствам-членам, 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 их 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 ИКАО;

e) содействовать ИКАО в проводимой ею технической работе любыми другими способами, которые может предложить Совет.

ДОБАВЛЕНИЕ M

Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро

Ассамблея,

принимая во внимание, что государствам-членам необходимо постоянно оказывать эффективную помощь 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 государствам-членам в решении их проблем внедрения,

принимая во внимание, что для того чтобы сотрудники технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро могли надлежащим образом выполнять свои задачи, важно обеспечить им возможность поддерживать на должном уровне свою квалификацию и постоянно 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 государствам-членам в решении их проблем, касающихся мероприятий по осуществлению непрерывного мониторинга, реализации региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS;

2. сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро обеспечивается возможность поддерживать на должном уровне свою техническую квалификацию, 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 государства-члены 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, в частности 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 ИКАО и различных ее совещательных органов. Более того, выезд в такие командировки следует увязывать, насколько возможно, с поездками, необходимыми для выполнения других функций ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ N

Сотрудничество государств-членов 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 может потребоваться участие экспертов из многих специализированных технических и эксплуатационных областей и доступ к специально оборудованным средствам для расследования,

принимая во внимание, что многие государства-члены не располагают такими специализированными техническими и эксплуатационными экспертными возможностями и соответствующими средствами,

принимая во внимание, что для обеспечения 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 ложиться тяжелым финансовым бременем на государство, в котором произошло авиационное происшествие,

учитывая публикацию *Руководства по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* (Doc 9946) ИКАО,

постановляет рекомендовать государствам-членам сотрудничать в расследовании авиационных происшествий, особенно происшествий, при расследовании которых необходимы высококвалифицированные эксперты и специальное оборудование, и чтобы с этой целью государства-члены и региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO), по мере возможности, среди прочего:

a) оказывали по просьбе других государств-членов помощь путем предоставления экспертов и оборудования для расследования крупных авиационных происшествий;

b) предоставляли возможность государствам-членам, желающим получить опыт расследования, присутствовать при расследовании авиационных происшествий в интересах дальнейшего развития и совершенствования методов расследования.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Государствам-членам рекомендуется 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 трудностей, возникающих при расследовании авиационных происшествий.

2. Государствам-членам рекомендуется способствовать участию в качестве наблюдателей расследователей из полномочных органов по расследованию авиационных происшествий в проводимых в других государствах расследованиях в целях их стажировки и профессиональной ориентации.

3. Государствам-членам и RAIO рекомендуется 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 TRAINAIR *PLUS*, которая позволяет обеспечить стандартизированную на международном уровне квалификационную подготовку.

4. Государствам-членам рекомендуется пользоваться разработанным ИКАО в 2007 году для использования государствами типовым меморандумом о взаимопонимании (МОВ) в целях поощрения взаимного сотрудничества при проведении расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Текст типового МОВ размещен на общедоступном веб-сайте ИКАО.

5. Государствам-членам рекомендуется использовать, при необходимости, *Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов* ИКАО (Doc 9946), в котором содержится инструктивный материал о порядке создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов в рамках региона или субрегиона и управлении этой системой.

ДОБАВЛЕНИЕ О

Возможности человека

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 возможности человека, на которые воздействуют психологические и когнитивные факторы и ограничения, существенно влияют на общие результаты деятельности в области безопасности полетов,

принимая во внимание признанный факт, что выгоды в области безопасности и эффективности полетов, обеспечиваемые новыми технологиями, системами и процедурами, могут быть получены лишь в том случае, когда они предусматривают расширение возможностей пользующихся ими специалистов,

принимая во внимание признанный факт, что проведение блочной модернизации авиационной системы приведет к изменению роли авиационных специалистов, которые для обеспечения совместного принятия решений должны будут работать в рамках многодисциплинарных групп,

постановляет:

1. государствам-членам следует обеспечить учет возможностей человека при планировании, разработке и внедрении новых технологий, систем и процессов в качестве составной части подхода к управлению безопасностью полетов;

2. государствам-членам следует поощрять и поддерживать интеграцию элементов, учитывающих возможности человека, в программы квалификационной подготовки на протяжении служебной карьеры специалиста;

3. государствам-членам при рассмотрении основных задач в области обеспечения безопасности полетов следует использовать стратегии, способствующие достижению отдельными специалистами и группами специалистов надежных, последовательных, экономически эффективных и действенных показателей деятельности.

A39-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

A36-14. Использование кроссполярных маршрутов

A39-21. Рассмотрение вопроса о низком уровне ответов государств-членов на письма государствам, рассылаемые ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагская конвенция) требует от Организации принимать и изменять международные Стандарты, Рекомендуемую практику и правила и обязывает каждое Договаривающееся государство сотрудничать в целях обеспечения максимально достижимой степени единообразия правил и процедур по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что письма государствам являются средством, с помощью которого Организация с санкции Генерального секретаря официально сообщает о своих Стандартах и Рекомендуемой практике и политике и взаимодействует со своими государствами-членами и другими заинтересованными сторонами,

выражая обеспокоенность с тем, что низкий уровень ответов государств-членов на письма государствам является давней проблемой, которая может неблагоприятно сказываться на выполнении обязательств в соответствии со статьями 37, 38, 54, 57 и 90 Чикагской конвенции,

напоминая, что во избежание принятия решений на основании малого числа откликов резолюция A29-3 настоятельно призывает государства представлять свои замечания и сообщать о своем согласии или несогласии с предлагаемыми ИКАО стандартами в ответ на запросы Совета ИКАО,

1. *призывает* государства-члены вновь подтвердить необходимость соблюдать их обязательства в полном объеме и своевременно отвечать на все письма государствам и обмениваться передовым опытом через региональные бюро ИКАО и/или региональные комиссии гражданской авиации с целью содействовать дальнейшему улучшению положения дел, мобилизации ресурсов и наращиванию потенциала в государствах-членах в соответствии с инициативой ИКАО *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB);

2. *поручает* Генеральному секретарю внедрить механизм присвоения атрибутов письмам государствам, определяющих категорию, приоритет, тематику или предмет и необходимость ответа, с тем, чтобы способствовать более эффективному рассмотрению таких писем государствами-членами и другими получателями;

3. *просит* Генерального секретаря рассмотреть и по мере необходимости изменить формат писем государствам и электронных бюллетеней, включая их компоновку, в целях более эффективного доведения их содержания до сведения государств-членов и других получателей;

4. *просит* Генерального секретаря изучить и по мере необходимости внедрить новые инструменты коммуникации, включая веб-приложения, в качестве средства улучшения обмена информацией и взаимодействия с государствами-членами и другими получателями писем государствам и для регистрации их ответов в системе ИКАО по управлению документацией;

5. *поручает* Генеральному секретарю внедрить автоматизированную и интерактивную онлайновую систему, способную регистрировать информацию об уровне ответов на письма государствам, чтобы таким образом лучше отразить положение дел с ответами на письма государствам в разбивке по государствам-членам, регионам и/или в глобальном масштабе, и содействовать наращиванию потенциала в государствах-членах;

6. *поручает* Генеральному секретарю внедрить, при необходимости во всех региональных бюро ИКАО процедуры дальнейших действий в качестве компонента руководства по региональным бюро и средства дальнейшего информирования координационных центров в государствах-членах в районе аккредитации и взаимодействия с ними при низком уровне ответов или их отсутствии, и в этой связи также использовать присутствие соответствующих делегаций в Штаб-квартире ИКАО;

7. *поручает* Совету организовать мониторинг и периодически проводить анализ уровня ответов на письма государствам и представлять рекомендации в тех случаях, когда уровень ответов государств-членов ниже среднего глобального показателя;

8. *призывает* государства-члены рассмотреть вопрос о создании координационных пунктов для внутренней (на уровне государства) координации и принятия последующих действий в ответ на письма государствам, а также постоянно обновлять справочник генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) и обеспечивать актуальность контактной информации получателей писем государствам с учетом изменений, информация о которых поступает в ИКАО в полном объеме и своевременно;

9. *просит* Генерального секретаря с помощью региональных бюро ИКАО, региональных конференций ИКАО и/или других форумов, включая региональные комиссии гражданской авиации, провести кампанию по повышению осведомленности, ориентированную на государства-члены, в целях повышения уровня понимания ими важности представления ответов на все письма государствам, получаемые от ИКАО, и постоянного обновления контактной информации.

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 A33-13.

ПРИЛОЖЕНИЯ, PANS И РУКОВОДСТВА

A39-22. Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях

РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ

A22-19. Помощь и консультации при осуществлении региональных планов

A38-12, добавление E: Раработка и осуществление региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил

A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства

ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ

A38-7. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО продолжает играть лидирующую роль по сокращению в регионе Африки и Индийского океана (AFI) серьезных недостатков, которые отрицательно сказываются на функционировании и дальнейшем развитии международной гражданской авиации,

отмечая, что предпринятые ИКАО действия в рамках Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI) начали демонстрировать позитивные сдвиги в повышении уровня безопасности полетов на этом континенте,

отмечая с удовлетворением значительный прогресс, достигнутый африканскими государствами в повышении уровня контроля за обеспечением безопасности полетов,

признавая, что успешное достижение всех целей Плана AFI зависит главным образом от усилий самих африканских государств,

признавая, что многие государства-члены в регионе AFI, несмотря на предпринимаемые ими усилия, будут в ближайшем будущем нуждаться в постоянной технической и/или финансовой помощи со стороны ИКАО и других заинтересованных партнеров для выполнения требований Чикагской конвенции и ее Приложений,

признавая, что многие африканские государства не могут своими силами поддерживать на национальном уровне работу эффективной и устойчивой системы контроля за обеспечением безопасности полетов, поэтому им необходимо настоятельно рекомендовать создавать региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и оказывать им в этом поддержку,

напоминая о резолюции 4/5 Специального регионального аэронавигационного совещания для региона Африки и Индийского океана (SP AFI/08 RAN), касающейся создания региональных агентств по расследованию авиационных происшествий (RAIA) одновременно с подготовкой и созданием RSOO, что позволит государствам выполнять свои международные обязательства в области расследования происшествий на основе сотрудничества и совместного использования ресурсов,

отмечая, что ИКАО оказывает поддержку многим африканским государствам в создании RSOO и RAIA,

принимая во внимание Абуджийскую декларацию по безопасности полетов в Африке, принятую в ходе Конференции по безопасности полетов на уровне министров, проведенной в Абудже в июле 2012 года,

принимая во внимание цели в области безопасности полетов, принятые в ходе Конференции министров по безопасности полетов на уровне министров, проведенной в Абудже в июле 2012 года, и одобренные ассамблеей Африканского союза в январе 2013 года,

отмечая, что планы действий ИКАО, разработанные для некоторых государств-членов, послужат основой для предоставления, в координации с другими заинтересованными сторонами, непосредственной помощи в решении существующих у них вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), а также в устранении других серьезных недостатков в области безопасности полетов,

отмечая, что региональные организации, создание которых было начато или уже завершено в регионе AFI, будут и далее в ближайшем будущем нуждаться в поддержке ИКАО, до тех пор пока они не окрепнут и не станут самостоятельными,

признавая преимущества дальнейшей координации под эгидой ИКАО деятельности всех заинтересованных партнеров по предоставлению помощи государствам региона AFI,

признавая, что ИКАО потребуются дополнительные ресурсы для успешного оказания поддержки, которую она предоставляет государствам в регионе AFI,

отмечая, что укрепление региональных бюро будет играть позитивную роль катализатора в повышении уровня безопасности полетов в регионе AFI,

1. *с удовлетворением отмечает* значительные усилия, предпринятые африканскими государствами и региональными организациями по повышению уровня безопасности полетов;

2. *настоятельно призывает* государства – члены региона AFI, которые приняли к исполнению планы действий ИКАО, взять на себя обязательства достичь указанных в упомянутых планах целей за счет устранения серьезных, связанных с безопасностью полетов недостатков, включая вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов;

3. *настоятельно призывает* государства – члены региона AFI взять на себя обязательства по ускоренному созданию, где это необходимо, RSOO и RAIA и укреплять сотрудничество в рамках региона в целях оптимизации использования имеющихся ресурсов;

4. *настоятельно призывает* государства – члены региона AFI во избежание дублирования предоставляемого обслуживания не становиться членом более одной RSOO;

5. *настоятельно призывает* государства – члены региона AFI выполнить рекомендации совещаний Группы регионального планирования и осуществления проектов в регионе AFI (APIRG) и Региональной группы по безопасности полетов (RASG-AFI);

6. *настоятельно призывает* государства, отрасль и доноров поддерживать осуществление приоритетной деятельности, определенной APIRG и RASG-AFI;

7. *настоятельно призывает* государства, отрасль и доноров вносить взносы на выполнение Плана AFI в денежном и натуральном выражении и *поручает* Совету признавать все такие взносы;

8. *настоятельно призывает* африканские государства, ИКАО и АКГА к совместному устранению выявленных недостатков в области безопасности полетов;

9. *поручает* Совету осуществлять контроль за достижением целей в области безопасности полетов, установленных Конференцией по безопасности полетов на уровне министров, проведенной в Абудже в июле 2012 года;

10. *поручает* Совету обеспечить постоянную руководящую роль ИКАО в координации деятельности, инициатив и стратегий реализации, конкретно направленных на выполнение приоритетных проектов, имеющих целью достижение устойчивого повышения уровня безопасности полетов в регионе AFI, и выделить необходимые ресурсы соответствующим региональным бюро;

11. *поручает* Совету контролировать и оценивать положение с выполнением проектов в регионе AFI в течение всего трехлетнего периода и доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи о достигнутом прогрессе;

12. *настоятельно призывает* государства – члены региона AFI поддержать создание бюро по программе разработки схем полетов (FPP) для Африки, выделив прикомандированный персонал и оказав финансовую помощь в кратчайшие по возможности сроки для ускорения процесса внедрения PBN в регионе;

13. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A37-7.

A39-38. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке

Ассамблея,

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

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

отмечая значительные усилия, предпринимаемые совместно с Комиссией Африканского союза (КАС) и Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) для подтверждения политической приверженности в Африке, а также принятие Виндхукской декларации и конкретных целей в ходе Конференции на уровне министров по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке, состоявшейся в апреле 2016 года в Виндхуке (Намибия), которые будут представлены для одобрения Ассамблее глав государств и правительств Африканского союза,

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

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

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

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

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

2. *призывает* государства-члены региона AFI к укреплению регионального сотрудничества в целях оптимизации использования и распределения имеющихся ресурсов посредством реализации региональных и субрегиональных проектов во всех областях, связанных с обеспечением контроля в сфере авиационной безопасности и упрощением формальностей;

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

4. *поручает* Совету обеспечить ведущую роль ИКАО в процессе координации действий, инициатив и стратегий реализации, направленных на достижение целей и задач Плана, для содействия устойчивому прогрессу в обеспечении авиационной безопасности и упрощении формальностей в регионе AFI и распределению ресурсов соответствующим региональным бюро;

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

6. *поручает* Совету отслеживать и оценивать ход осуществления Плана в регионе AFI в течение всего трехлетнего периода и представить доклад о достигнутом прогрессе на следующей сессии Ассамблеи.

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 H (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 A16-9.

A39-22.	**Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях**

A38-12,	**добавление E: Разработка и осуществление региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил**

A38-12,	**добавление M: Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро**

A39-15.	**Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ

A31-9.	**Реализация программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)**

A39-12.	**Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации**

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО стремится достичь цели безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации за счет сотрудничества с государствами-членами и другими заинтересованными сторонами,

принимая во внимание, что для реализации этой цели Организация определила стратегические цели, включая цели в отношении безопасности полетов, пропускной способности и эффективности,

признавая важность глобальных рамок для поддержки стратегических целей ИКАО,

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

признавая, что дальнейший прогресс в области повышения безопасности полетов, пропускной способности и эффективности гражданской авиации в глобальном масштабе наилучшим образом достигается за счет использования кооперативного, совместного и скоординированного подхода в рамках партнерства со всеми заинтересованными сторонами при ведущей роли ИКАО,

отмечая, что Совет утвердил второе издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и пятое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП),

1. *одобряет* второе издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и пятое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) в качестве глобальных стратегических направлений деятельности соответственно в области безопасности полетов и аэронавигации;

2. *постановляет,* что ИКАО осуществляет и постоянно обновляет ГПБП и ГАНП в целях поддержки соответствующих стратегических целей Организации, в то же время обеспечивая необходимую стабильность;

3. *постановляет,* что эти глобальные планы осуществляются и обновляются в тесном сотрудничестве и координации со всеми заинтересованными сторонами;

4. *постановляет,* что эти глобальные планы устанавливают рамки, в которых будут разрабатываться и реализовываться региональные, субрегиональные и национальные планы внедрения, тем самым обеспечивая последовательность, согласование и координацию деятельности, направленной на повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности международной гражданской авиации;

5. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать сбалансированные решения в целях полномасштабной реализации их функций в области контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигации, что может быть достигнуто посредством совместного использования ресурсов, а также привлечения внутренних и/или внешних ресурсов, таких как региональные и субрегиональные организации и специалисты из других государств;

6. *настоятельно призывает* государства-члены продемонстрировать политическую волю, необходимую в целях принятия мер по устранению недостатков в области безопасности полетов и аэронавигации, включая недостатки, выявленные в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), применяя при этом цели ГПБП и ГАНП, а также процесс регионального планирования ИКАО;

7. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль и финансовые организации оказывать необходимую поддержку согласованной реализации ГПБП и ГАНП, избегая при этом дублирования усилий;

8. *призывает* государства и предлагает другим заинтересованным сторонам сотрудничать в деле разработки и реализации региональных, субрегиональных и национальных планов, основанных на основных принципах ГПБП и ГАНП;

9. *поручает* Генеральному секретарю продвигать, предоставлять и эффективно доводить до государств ГПБП и ГАНП;

10. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-2, касающуюся глобального планирования ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации.

ДОБАВЛЕНИЕ A

Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

Ассамблея,

вновь подтверждая, что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении уровня безопасности полетов и связанном с этим снижении количества авиационных происшествий со смертельными случаями в системе международной гражданской авиации,

признавая, что обеспечение безопасности полетов является обязанностью ИКАО, государств-членов и всех других заинтересованных сторон,

признавая, что в рамках партнерства государств с отраслевыми организациями могут быть получены выгоды в области безопасности полетов,

признавая, что Конференция высокого уровня по безопасности полетов (2010) подтвердила необходимость в постоянном развитии основных принципов обеспечения безопасности полетов ИКАО в целях поддержания их эффективности и действенности в изменяющихся нормативных, экономических и технических условиях,

отмечая, что ожидаемое увеличение объема перевозок международной гражданской авиации приведет к увеличению количества авиационных происшествий, если не будет уменьшен коэффициент аварийности,

признавая необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту посредством обеспечения доступа к соответствующей связанной с безопасностью полетов информации,

признавая, что проактивный подход, в рамках которого осуществляется деятельность по разработке стратегии в целях установления приоритетов, целевых задач и индикаторов для управления рисками для безопасности полетов, играет исключительно важную роль в обеспечении дальнейшего повышения уровня безопасности полетов авиации,

признавая, что ИКАО создала региональные группы по безопасности полетов с учетом потребностей различных регионов, используя для этой цели уже существующие структуры и формы сотрудничества*,*

отмечая намерение использовать в ГПБП принципы управления безопасностью полетов для повышения уровня безопасности полетов за счет концентрации усилий в тех областях, в которых они больше всего необходимы,

принимая во внимание разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в качестве плана действий для оказания помощи авиационному сообществу в реализации представленных в ГПБП инициатив в сфере безопасности полетов на основе структурированной общей системы ориентиров для всех заинтересованных сторон,

отмечая необходимость оказания государствам-членам помощи по внедрению принципов управления безопасностью полетов и снижению рисков в выявленных проблемных эксплуатационных областях,

1. *подчеркивает* необходимость постоянного повышения уровня безопасности полетов путем снижения количества авиационных происшествий и связанных с ними человеческих жертв при выполнении

воздушных перевозок во всех регионах мира, в частности, в государствах, где показатели безопасности полетов значительно ниже среднемирового показателя;

2. *подчеркивает*, что ограниченные ресурсы международного авиационного сообщества следует использовать в стратегическом плане для оказания помощи государствам или регионам, в которых уровень развития систем контроля за обеспечением безопасности полетов является неприемлемым;

3. *настоятельно призывает* государства-члены поддержать цели ГПБП посредством осуществления инициатив в области безопасности полетов, изложенных в настоящем документе;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) и соответствующие международные организации работать со всеми заинтересованными сторонами над установлением приоритетов, целевых задач и показателей, согласованных с целями ГПБП, для снижения количества и частоты авиационных происшествий;

5. *настоятельно призывает* государства осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) с тем, чтобы убедиться в том, что за деятельностью каждого иностранного эксплуатанта, выполняющего полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны его собственного государства, и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности полетов;

6. *рекомендует* ИКАО продолжать, по мере необходимости, разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)

Ассамблея,

принимая во внимание, что повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности деятельности авиации является ключевым элементом стратегических целей ИКАО,

приняв резолюцию A38-12, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах ИКАО, касающихся непосредственно аэронавигации,

признавая важность ГАНП как эксплуатационной стратегии и части комплекса мер по защите окружающей среды,

признавая, что многие государства и регионы разрабатывают свои планы модернизации аэронавигационных систем с учетом планов нового поколения,

1. *поручает* Совету использовать предусмотренные в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) руководящие указания для разработки и приоритизации технической программы работы ИКАО в области аэронавигации;

2. *настоятельно призывает* Совет предоставить государствам дорожную карту стандартизации, упомянутую в ГАНП, в качестве основы для программы работы ИКАО;

3. *призывает* государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и авиационную отрасль использовать приведенные в ГАНП руководящие принципы в деятельности по планированию и осуществлению проектов для установления приоритетов, целевых задач и индикаторов в соответствии с согласованными на глобальном уровне целями, учитывая при этом эксплуатационные потребности;

4. *призывает государства* учитывать содержащиеся в ГАНП руководящие принципы в качестве эффективной эксплуатационной меры по охране окружающей среды;

5. *призывает* государства, PIRG и авиационную отрасль своевременно представлять ИКАО и друг другу информацию о статусе реализации ГАНП, включая уроки, извлеченные в ходе выполнения его положений;

6. *предлагает* PIRG использовать стандартные средства ИКАО или соответствующие региональные средства для целей мониторинга и проводимого совместно с ИКАО анализа статуса внедрения аэронавигационных систем;

7. *поручает* Совету публиковать результаты этого анализа на региональных табло показателей деятельности и в годовом глобальном аэронавигационном докладе, включая, как минимум, ключевые приоритеты внедрения и полученные экологические преимущества, рассчитанные с помощью признанной Комитетом CAEP методики;

8. *настоятельно призывает* государства, разрабатывающие планы модернизации своих аэронавигационных систем с учетом планов нового поколения, согласовывать свои планы с ИКАО так, чтобы обеспечить глобальную совместимость и согласование.

A38-4. Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях поддержания и повышения уровня безопасности полетов

Ассамблея,

принимая во внимание, что основная задача Организации по-прежнему заключается в том, чтобы обеспечивать безопасность 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 принятия действий дисциплинарного и карательного 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, что необходимо обеспечить сбалансированный учет потребностей в защите информации о безопасности полетов и потребностей в надлежащем отправлении правосудия и что защита должна обеспечиваться на уровне, соответствующем характеру информации, формируемой каждым источником, а также цели раскрытия такой информации,

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 поддержания и повышения уровня безопасности полетов,

отмечая, что существующее международное право, а также политика и практика во многих государствах могут неадекватно отражать методы защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования,

отмечая опубликование и разработку на постоянной основе ИКАО правовых принципов, предназначенных оказывать государствам помощь в принятии национальных законов и правил и введении вспомогательной политики и практики для обеспечения защиты информации, поступающей из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, предусматривая при этом надлежащее отправление правосудия,

признавая, что правовые принципы, изложенные в дополнении E к Приложению 13, а также в дополнении B к Приложению 19 будут и впредь помогать многим государствам в разработке и реализации мер защиты информации, получаемой из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов,

учитывая, что полномочные органы гражданской авиации признают необходимость постоянного изучения ИКАО вопроса о защите информации о безопасности полетов,

признавая, что созданная по рекомендации Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года и во исполнение резолюции A37-3 Целевая группа по защите информации о безопасности полетов распространила для рассмотрения ряд выводов и рекомендаций в отношении надлежащего использования и защиты информации о безопасности полетов,

1. *настоятельно призывает* все государства-члены продолжать анализировать и, при необходимости, корректировать или принимать законы и правила и вводить вспомогательную политику и практику для обеспечения защиты информации, поступающей из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, основанные, насколько это возможно, на правовых принципах и других рекомендациях, разработанных ИКАО;

2. *настоятельно призывает* Совет сотрудничать с государствами-членами и соответствующими международными организациями в деле разработки и внедрения инструктивного материала, принимая во внимание выводы и рекомендации Целевой группы по защите информации о безопасности полетов и результаты дальнейшей работы по этим выводам и рекомендациям, для поддержки создания эффективных систем представления данных о безопасности полетов и 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. *поручает* Совету принять необходимые меры для совершенствования в соответствующих случаях Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в Приложении 19, других Приложениях и инструктивного материала по защите информации, получаемой из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов

(SDCPS), принимая во внимание выводы и рекомендации Целевой группы по защите информации о безопасности полетов и дальнейшую работу по этим выводам и рекомендациям, с целью обеспечить на стабильной основе наличие информации о безопасности полетов, необходимой для управления безопасностью полетов, поддержания и повышения ее уровня, учитывая при этом необходимость взаимодействия между полномочными органами по безопасности полетов и судебными органами в контексте культуры открытого представления отчетности;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A37-3.

A37-11. 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 Одиннадцатая 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 Одиннадцатая 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 Одиннадцатая 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 A33-16 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 не во всех аэропортах имеется инфраструктура, обеспечивающая функционирование APV, и что не все воздушные суда способны выполнять APV,

признавая, что многие государства уже имеют необходимую инфраструктуру и воздушные суда, способные выполнять прямые заходы на посадку с боковым наведением (заходы на посадку LNAV) на основе требований RNP, и что прямые заходы на посадку обеспечивают доказанное и существенное улучшение безопасности полетов по сравнению с заходами на посадку по кругу,

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,

с удовлетворением отмечая, что группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) завершили подготовку региональных планов внедрения PBN,

признавая, что не все государства разработали план внедрения PBN к установленному сроку 2009 г.,

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 (PBN)* (Doc 9613);

2. *постановляет,* чтобы:

a) государства в срочном порядке завершили подготовку плана внедрения PBN 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), включая минимумы только на основе LNAV, 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;

3) внедрения схем захода на посадку с прямой только на основе LNAV, в качестве исключения из подпункта 2) выше, для оснащенных для посадки по приборам ВПП на аэродромах, на которых отсутствует местная установка высотомеров и нет воздушных судов, надлежащим образом оснащенных для APV, с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или выше;

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* государства включить в свои планы внедрения PBN положения, касающиеся внедрения схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV) на все концы всех ВПП,

обслуживающих воздушные суда с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или более, с выдерживанием установленных сроков и промежуточных показателей;

4. *поручает* Совету, при необходимости, представить доклад о ходе работ по внедрению PBN на следующей очередной сессии Ассамблеи;

5. *просит* группы 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 ежегодно представлять доклады ИКАО о любых возможных отклонениях;

6. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A36-23.

A22-11.	**Международная помощь в возобновлении работы международных аэропортов и соответствующих аэронавигационных средств**

A29-3.	**Глобальное согласование правил**

A39-1.	**Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха**

A39-2.	**Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата**

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**

A39-28. Функциональные критерии и инструктивный материал по дезинсекции воздушных судов и мерам борьбы с переносчиками инфекции

A29-13. Улучшение контроля в области безопасности

A32-11. Разработка универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов

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

A39-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

A29-11. Использование космической техники в области аэронавигации

A36-14. Использование кроссполярных маршрутов

A38-5. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей

A37-5. Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)

A23-14. 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. *поручает* Совету способствовать постоянному применению процесса системного планирования в отношении введения новых типов воздушных судов;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства 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 A16-5.

A33-11. Глобальные нормы проектирования воздушных судов

A27-11. 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 A27-10 (добавление P) 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 призывает* государства 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 призывает* государства 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. *поручает 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.

A39-15. 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

A38-12, добавление C: Сертификаты летной годности, 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 призывает* к тому, 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 призывает* к тому, 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. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюции A18-16, A21-22 и A22-28.

A39-1. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха

A39-2. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата

ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ ПЕРСОНАЛУ И ПОДГОТОВКА КАДРОВ

A39-16. 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 третьи 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 A27-12 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 призывает* Совет придать, как это предусматривается в резолюции A27-12 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.

A33-12. 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. *поручает* Совету пересмотреть действующие инструктивные указания с целью внесения в них улучшений, направленных на оказание помощи государствам в разработке согласованных программ предотвращения и проверок;

2. *поручает* 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. *рекомендует* Договаривающимся государствам принять меры, способствующие достижению согласованности их программ предотвращения и проверок.

A38-8. Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи

Ассамблея,

принимая во внимание, что для предотвращения авиационных происшествий ИКАО ввела положения о владении языком 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 международном воздушном сообщении,

признавая, что положения о владении языком подкрепляют требование использовать стандартизированную фразеологию ИКАО во всех предусмотренных для этого случаях,

признавая, что государства-члены предприняли значительные усилия по выполнению требований к владению языком,

признавая, что некоторые государства-члены сталкиваются со значительными трудностями в обеспечении внедрения требований к владению языком, включая создание организационных структур по языковой подготовке и аттестации,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 38 Конвенции любое государство-член, 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 со статьей 39 b) 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 призывает* государства-члены использовать стандартную фразеологию ИКАО во всех ситуациях, для которых она предписана;

2. *поручает* Совету продолжать оказывать поддержку государствам-членам во внедрении ими требований к владению языком;

3. *рекомендует* государствам-членам использовать созданную ИКАО службу тестирования по авиационному английскому языку (AELTS) для проверки средств тестирования языковых знаний;

4. *настоятельно призывает* государства-члены использовать учебное пособие ИКАО "Требования ИКАО в отношении владения языком. Аттестованные речевые образцы";

5. *настоятельно призывает* государства-члены оказывать друг другу помощь в реализации требований к владению языком;

6. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A37-10.

A39-13. Замена галонов

Ассамблея,

признавая важное значение систем пожаротушения воздушных судов для обеспечения безопасности полетов,

признавая, что галогенизированные углеводороды (галоны) являются основным огнегасящим составом, используемым в системах пожаротушения гражданских воздушных судов в течение более 50 лет,

принимая во внимание, что в соответствии с международной договоренностью галоны более не производятся, потому что их выброс способствует истощению озонового слоя и изменению климата,

признавая, что необходимо провести большую работу, поскольку существующие запасы галонов сокращаются и являются небезопасными, и что экологическое сообщество по-прежнему обеспокоено тем, что не разработаны альтернативы галонам для всех противопожарных систем гражданских воздушных судов,

признавая, что Международная рабочая группа по защите авиационных систем от пожара с участием отрасли и регламентирующих полномочных органов уже разрабатывает стандарты минимальных характеристик для каждого вида применения галонов,

признавая, что по каждому виду применения галонов существуют жесткие авиационные требования, которые должны быть выполнены, прежде чем можно будет применить заменители,

признавая, что в авиастроительной отрасли созданы механизмы привлечения заинтересованных сторон к разработке общих решений проблемы замены галонов в системах пожаротушения грузовых отсеков в реальные сроки,

признавая, что производство галонов запрещено на основании международной договоренности и что теперь галоны получают исключительно за счет восстановления, регенерации и переработки имеющихся

запасов, вследствие чего переработку галонового газа необходимо строго контролировать в целях предотвращения возможности поставок отрасли гражданской авиации загрязненных галонов,

признавая, что любая стратегия должна зависеть от альтернатив галонам, не создающих неприемлемого риска для окружающей среды или здоровья людей в сравнении с галонами, которые они заменяют,

1. *настоятельно призывает* государства и их авиационную отрасль ускорить разработку и внедрение приемлемых альтернатив галонам для противопожарных систем и систем пожаротушения в грузовых отсеках воздушных судов;

2. *настоятельно призывает* государства определять и контролировать свои запасы и качество галонов;

3. *рекомендует* ИКАО продолжать сотрудничество с Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожара и секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов в Группе по технологии и экономической оценке по вопросу об альтернативах галонам для гражданской авиации;

4. *рекомендует* государствам сотрудничать с отраслевым консорциумом по системам двигателей/ВСУ и Рабочей группой по замене галонов в грузовых отсеках, созданной Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности;

5. *рекомендует* государствам поддержать меры по сведению к минимуму излишней эмиссии галонов при отсутствии пожара, угрожающего безопасности полетов, и обеспечить более эффективное управление имеющимися запасами галонов и их сохранение;

6. *поручает* Совету санкционировать замену галонов, используемых в системах пожаротушения в грузовых отсеках воздушных судов, заявка на сертификацию типа которых будет подана после установленной даты в 2024 году;

7. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-9.

A39-29. Следующее поколение авиационных специалистов

Ассамблея,

признавая, что авиация является растущей отраслью, которая имеет решающее значение для обеспечения глобальной связности, оказывая при этом содействие экономическому росту и развитию во всем мире,

признавая, что для удовлетворения растущих потребностей в сфере авиации и обеспечения безопасного и эффективного функционирования системы воздушного транспорта требуются квалифицированные и компетентные авиационные специалисты, представляющие различные этнические и социокультурные сообщества,

учитывая важность привлечения государствами и отраслью следующего поколения авиационных специалистов для удовлетворения текущих и будущих потребностей в людских ресурсах,

отмечая, что партнерское взаимодействие правительств, региональных организаций, представителей отрасли и учебных заведений играет важную роль в привлечении, обучении и удержании следующего поколения авиационных специалистов, а также в обеспечении гендерного равенства,

1. *настоятельно призывает* государства-члены работать с представителями авиационного сообщества для определения долгосрочных потребностей в людских ресурсах и разработки стратегий для привлечения, обучения и удержания авиационных специалистов в секторе с учетом принципов гендерного равенства;

2. *призывает* ведомства гражданской авиации осуществлять обмен информацией и сотрудничество с государственными учебными заведениями и профессиональными ассоциациями, участниками Программы TRAINAIR PLUS (TPP) и представителями авиационной отрасли для разработки стратегий по оказанию содействия развитию авиации и подготовке квалифицированных авиационных специалистов и удержанию их в государствах;

3. *призывает* государства-члены упростить административные процедуры через согласованные на международном уровне инструктивные материалы и практику оценки в целях взаимного признания квалификационных требований и свидетельств, чтобы создать возможности для свободного перемещения специалистов через границу;

4. *поручает* Совету обеспечить, чтобы ИКАО продолжала играть лидирующую роль, создавая необходимые условия для обмена информацией и сотрудничества с государствами и отраслью в целях содействия разработке прогнозов, стратегий, процедур обмена передовой практикой, средств планирования и основных принципов для привлечения и воспитания следующего поколения авиационных специалистов;

5. *призывает* государства-члены активно использовать передовую практику, ориентированную на удовлетворение потребностей и соответствие принципам следующего поколения авиационных специалистов для повышения производительности и эффективности работы сотрудников, создания условий для набора и удержания кадров, безопасности работы; и

6. *призывает* государства-члены, международные и региональные организации, научное сообщество и отрасль содействовать путем оказания технической и консультативной помощи, а также предоставления ресурсов (людских, финансовых и информационных) реализации целей программы NGAP как неотъемлемой части процесса наращивания потенциала.

A38-10. Признание аттестации тренажерных устройств имитации полетов (FSTD)

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО опубликовала Doc 9625 *"Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета"*, том I *"Самолеты"* (3-е издание) и том II *"Вертолеты"* (1-е издание), чтобы предоставить ведомствам других государств средство для признания без проведения повторных оценок квалификационных документов, выданных государством, которое проводило первоначальную и последующие оценки тренажерных устройств имитации полета (FSTD),

признавая, что, несмотря на согласованный на международном уровне механизм гармонизации, предусмотренный в Doc 9625, отсутствие признания аттестации FSTD приводит к многократным оценкам и высоким затратам для государств и отрасли,

признавая медленный прогресс во внедрении систем признания аттестации FSTD на основе инструктивного материала, содержащегося в Doc 9625,

1. *настоятельно призывает* государства-члены создавать системы признания аттестации FSTD на основе инструктивного материала, изложенного в Doc 9625;

2. *поручает* Совету и дальше оказывать поддержку государствам-членам в создании систем признания аттестации FSTD;

3. *настоятельно призывает* государства-члены оказывать друг другу содействие в создании систем признания аттестации FSTD.

A38-12, добавление C: Сертификаты летной годности, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей

A38-12, добавление D: Квалифицированный и компетентный авиационный персонал

РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

A38-12, добавление N: Сотрудничество государств-членов в расследовании авиационных происшествий

A38-12, добавление O: Возможности человека

A36-10. Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации

A38-3. Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту

ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ

A38-12. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

НАЗЕМНЫЕ СРЕДСТВА, ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПЕРСОНАЛ

A38-12, добавление G: Установление пределов воздушных пространств ОВД

A38-12, добавление H: Обеспечение поисково-спасательной службы

A38-12, добавление I: Координация и сотрудничество гражданских и военных органов воздушного движения

A38-12, добавление J: Обеспечение отвечающих требованиям аэродромов

A38-12, добавление K: Обеспечение надлежащих условий найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб

A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства

A38-8. Владение английским языком 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

A39-18. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности

A27-12. Роль ИКАО в борьбе с незаконными перевозками наркотических средств на авиационном транспорте

ЧАСТЬ III. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

ПОСТОЯННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

A39-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

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, согласованным и устойчивым 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, 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 на постоянной основе готовит для государств-членов инструктивный материал, исследования и статистическую информацию о развитии воздушного транспорта, которые должны быть актуальными, целенаправленными и обоснованными и доводиться до сведения государств-членов с помощью наиболее эффективных средств,

принимая во внимание, что государства-члены должны представлять точные и фактические статистические данные и другие сведения, с тем чтобы Организация могла готовить соответствующий инструктивный материал и проводить исследования,

принимая во внимание, что Организация переходит к целевому управлению, уделяя при этом больше внимания внедрению Стандартов и политики, чем их разработке, в соответствии с инициативой *"Ни одна страна не останется без внимания"* (NCLB),

принимая во внимание, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал и действия Организации по реализации своих стратегических целей должны оказывать содействие государствам-членам в разработке политики и практики, способствующих процессам глобализации, коммерциализации и либерализации, а также созданию благоприятной среды для устойчивого развития международного воздушного транспорта,

принимая во внимание важность участия государств-членов 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 по состоянию на день закрытия 39-й сессии Ассамблеи:

Добавление A. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.

Добавление B. Налогообложение.

Добавление C. Аэропорты и аэронавигационное обслуживание.

Добавление D. Авиационные данные и статистика.

Добавление E. Прогнозирование, планирование и экономический анализ;

2. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать эту политику и то, что она постоянно уточняется Советом и Генеральным секретарем в соответствующих документах ИКАО;

3. *настоятельно призывает* государства-члены прилагать все усилия для выполнения своих обязательств, вытекающих из Конвенции и резолюций Ассамблеи, поддерживать работу Организации в области воздушного транспорта и, в частности, оперативно представлять полную статистическую и другую информацию, запрашиваемую Организацией для ее работы в области воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* государства-члены при осуществлении функций регулирования учитывать разработанные ИКАО основные принципы и инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, в том числе содержащиеся в документе Doc 9587 *"Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта"*;

5. *просит* Совет придавать особое значение проблеме финансирования развития людских и технических ресурсов, необходимых для обеспечения наибольшего возможного вклада воздушного транспорта в экономическое и социальное благополучие государств-членов, в особенности из числа развивающихся стран;

6. *просит* Совет консультироваться с квалифицированными представителями государств-членов, когда, по его мнению, это будет содействовать работе над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая создание рабочих групп или исследовательских групп Секретариата, состоящих из таких квалифицированных экспертов, которые могут проводить совещания или вести работу по переписке, представляя затем доклад Авиатранспортному комитету;

7. *просит* Совет созывать конференции или специализированные совещания, в которых могли бы участвовать все государства-члены, 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 принятия конструктивных действий по ним;

8. *просит* Совет и Генерального секретаря знакомить государства-члены с политикой ИКАО в области воздушного транспорта и соответствующим инструктивным материалом и содействовать их использованию;

9. *просит* Совет и Генерального секретаря предпринять необходимые действия по выполнению резолюций и решений Ассамблеи, касающихся деятельности Организации в области воздушного транспорта, а также осуществлять мониторинг и оказывать поддержку государствам при внедрении политики ИКАО в области воздушного транспорта;

10. *просит* Совет регулярно пересматривать сводное заявление о политике ИКАО в области воздушного транспорта и информировать Ассамблею о необходимости внесения в него изменений;

11. *просит* Совет обеспечить актуальность политики и инструктивного материала ИКАО в области воздушного транспорта и их соответствие изменениям и потребностям государств-членов, сохраняя при этом основные принципы, на которых они основаны;

12. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию 38-14.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

Раздел I. Базовые принципы и долгосрочная концепция

Ассамблея,

принимая во внимание, что приведенные в Конвенции основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, недискриминации, взаимозависимости, унификации и сотрудничества хорошо зарекомендовали себя и по-прежнему являются фундаментом дальнейшего развития международного воздушного транспорта и способствуют этому развитию,

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 государства-члены имеют множество различных целей и принципов и правил в области регулирования, но исходят из единой основной задачи обеспечения постоянного и устойчивого участия в деятельности международной авиатранспортной системы,

принимая во внимание, что существует необходимость адаптации к меняющимся условиям регулирования и эксплуатации в области воздушного транспорта и что Организация соответственно разработала руководящие принципы регулирования международного воздушного транспорта, включая типовые положения и соглашения о воздушном сообщении,

принимая во внимание, что предоставление регулярного и надежного авиатранспортного обслуживания имеет основополагающее значение для развития экономики государств, особенно развивающихся государств, включая те из них, которые зависят от туризма;

принимая во внимание, что Организация приняла долгосрочный концептуальный план по либерализации международного воздушного транспорта, в котором говорится: *Мы, государства – члены Международной организации гражданской авиации, принимаем решение активно поддерживать текущий процесс либерализации международного воздушного транспорта, с тем чтобы он приносил пользу всем заинтересованным сторонам и экономике в целом. Мы руководствуемся необходимостью обеспечить соблюдение самых высоких уровней безопасности полетов и авиационной безопасности, а также принципа справедливых и равных возможностей для всех государств и их заинтересованных сторон,*

принимая во внимание, что выполнение государствами-членами положений Конвенции и всеобщее соблюдение *Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях* (СТМВС) и других документов ИКАО по регулированию международных воздушных перевозок позволит способствовать достижению целей Организации и упростит этот процесс,

принимая во внимание, что при разработке политики и правил международных воздушных перевозок следует надлежащим образом учитывать интересы потребителей;

1. *настоятельно призывает* все государства-члены при разработке политики и нормативной практики принимать во внимание и применять долгосрочную концепцию ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта;

2. *рекомендует* государствам-членам продолжать осуществлять либерализацию доступа к рынку таким образом и такими темпами, которые отвечают их потребностям и обстоятельствам, должным образом учитывая интересы всех заинтересованных сторон, изменение экономических условий и требований инфраструктуры, а также принципы, касающиеся мер гарантий, предназначенных для обеспечения постоянного и эффективного участия всех государств, включая принцип особого учета интересов и потребностей развивающихся стран;

3. *настоятельно призывает* государства-члены избегать принятия односторонних и экстратерриториальных мер, которые могут иметь отрицательные последствия для упорядоченного, устойчивого и гармоничного развития международного воздушного транспорта и обеспечивать, чтобы внутренняя политика и национальное законодательство не применялись к международному воздушному транспорту без надлежащего учета его особых характеристик;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не стали участниками *Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях* (СТМВС), Монреальской конвенции 1999 года и других документов ИКАО, регулирующих международные воздушные перевозки, в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к ним;

5. *настоятельно призывает* все государства-члены для повышения транспарентности регистрировать все соглашения и договоренности в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*;

6. *настоятельно призывает* государства-члены в полном объеме информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении соглашений или договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых значительных изменениях в процессе либерализации;

7. *настоятельно призывает* государства-члены при обмене правами на доступ к рынку в рамках соглашений о воздушном сообщении должным образом учитывать характерные особенности грузовых авиаперевозок, обеспечивая при этом предоставление соответствующих прав и эксплуатационную гибкость в целях содействия развитию этих перевозок;

8. *настоятельно призывает* государства-члены при рассмотрении вопросов, касающихся распределения "окон" и ограничений на полеты в ночное время, надлежащим образом учитывать потребности и обеспокоенность других государств и прилагать все усилия к тому, чтобы путем консультаций между заинтересованными сторонами на транспарентной и недискриминационной основе устранять любую обеспокоенность, а также уважать и применять принцип сбалансированного подхода ИКАО при введении нормативных положений в области управления авиационным шумом в аэропортах;

9. *настоятельно призывает* все государства-члены и заинтересованные стороны учитывать и применять высокоуровневые, не носящие обязательного характера и непрескриптивные основные принципы ИКАО в области защиты прав потребителя при разработке политики и в нормативной и эксплуатационной практике, а также информировать ИКАО о полученном опыте или о вопросах, возникших при их применении;

10. *рекомендует* государствам-членам с выгодой для себя пользоваться преимуществами конференции ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN), которая способствует повышению эффективности переговоров и консультаций о воздушных сообщениях;

11. *просит* Совет завершить оценку международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку, и продолжить разработку международного соглашения для либерализации условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью и специального международного соглашения, способствующего дальнейшей либерализации грузовых перевозок, принимая во внимание цели долгосрочной концепции ИКАО по либерализации международного воздушного транспорта и прошлый опыт и достижения государств, включая существующие соглашения о либерализации доступа к рынку, заключенные на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях, а также различные предложения, представленные в ходе Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6);

12. *просит* Совет 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, следует ли со временем рекомендовать государствам-членам применять аналогичные или другие меры на более широкой основе;

13. *просит* Совет продолжить сравнительное и аналитическое изучение политики и практики государств-членов в области регулирования воздушного транспорта, включая положения соглашений о воздушных сообщениях, и обмениваться такой информацией с государствами-членами.

Раздел II. Владение авиаперевозчиками и контроль за их деятельностью

Ассамблея,

принимая во внимание, что строгое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия для выдачи разрешения авиакомпании на использование 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 авиакомпаний 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 государствами, все более активно способствуют различные механизмы сотрудничества, такие как региональные экономические группы и функциональные объединения, что свидетельствует о наличии близости и общности интересов,

1. *настоятельно призывает* государства-члены продолжать процесс либерализации в сфере владения авиаперевозчиками и контроля над ними (с учетом потребностей и ситуации), используя для этого различные существующие меры, такие как включение в двусторонние соглашения о воздушном сообщении

освобождений от ограничений по владению и контролю или положений о назначении, признавая концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп, а также мер, рекомендованных ИКАО;

2. *настоятельно призывает* государства-члены 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 призывает* государства-члены признавать концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп в качестве убедительного довода при назначении одним государством или государствами авиакомпании другого государства или государств в рамках одной региональной экономической группы, если такая авиакомпания находится в преимущественном владении и под эффективным контролем такого другого государства или государств, или его или их граждан;

4. *настоятельно призывает* государства-члены 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. *предлагает* государствам-членам, имеющим опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий в различных формах, предоставлять Совету на постоянной основе информацию о таком опыте, с тем чтобы Организация располагала данными, которые могли бы быть полезными для государств-членов;

6. *просит* Совет, при поступлении запроса, оказывать любое возможное содействие государствам-членам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;

7. *просит* Совет оказывать помощь (по запросу) государствам-членам, 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. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования и конкуренция

Ассамблея,

принимая во внимание, что некоторые экономические, финансовые и эксплуатационные ограничения, введенные в одностороннем порядке на национальном уровне, негативно воздействуют на стабильность международных воздушных перевозок, имеют тенденцию к созданию несправедливой дискриминационной торговой практики в этой области и могут быть несовместимы с основными принципами Конвенции и упорядоченного и гармоничного развития международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что для содействия унификации и согласованности нормативных подходов и практики в области международного воздушного транспорта, включая вопросы конкуренции, Организация подготовила для применения государствами основные руководящие указания,

1. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать принцип добросовестной конкуренции как общий важный принцип осуществления международных воздушных сообщений;

2. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать законы и политику о конкуренции в области воздушного транспорта, принимая во внимание национальный суверенитет, и учитывать руководящие принципы ИКАО по вопросам конкуренции;

3. *настоятельно призывает* государства-члены при решении вопросов, связанных с международным воздушным транспортом, поощрять взаимодействие между региональными и/или национальными полномочными антимонопольными органами, включая вопросы, связанные с одобрением альянсов и слияний;

4. *рекомендует* государствам-членам включать основные принципы справедливых и равных возможностей для конкуренции, недискриминации, транспарентности, унификации, совместимости и сотрудничества, изложенные в Конвенции и зафиксированные в политике и инструктивном материале ИКАО, в национальное законодательство, нормы, правила и соглашения о воздушном сообщении,

5. *просит* Совет разработать такие механизмы, как форумы обмена информацией для улучшения сотрудничества, проведения диалога и обмена информацией о справедливой конкуренции между государствами в целях использования сопоставимых подходов к регулированию международного воздушного транспорта;

6. *просит* Совет продолжать отслеживать события, касающиеся конкуренции в области международного воздушного транспорта, и по мере необходимости обновлять свою политику и инструктивный материал по справедливой конкуренции.

Раздел IV. Торговля услугами

Ассамблея,

принимая во внимание, что Генеральное соглашение о торговле услугами (ГСТУ), принятое Всемирной торговой организацией (ВТО), содержит определенные аспекты, имеющие отношение к международному воздушному транспорту,

принимая во внимание, что 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 продолжения изучения ИКАО 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 и отстаивать в то же время интересы всех государств-членов, обеспечивая их эффективное и непрерывное участие в международной системе воздушного транспорта;

3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке основных руководящих указаний в области регулирования международного воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, участвующие в торговых переговорах, соглашениях и договоренностях, касающихся международного воздушного транспорта:

a) обеспечить координацию внутри национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;

b) обеспечить, чтобы представители были полностью осведомлены о положениях Конвенции о международной гражданской авиации, характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;

c) принимать во внимание права и обязательства по отношению к тем государствам –членам ИКАО, которые не являются членами ВТО;

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 при разработке основных руководящих указаний по экономическому регулированию, в том числе по либерализации международного воздушного транспорта, и рассмотреть возможность их применения;

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. *просит* ВТО, ее государства – члены и наблюдателей должным образом учитывать:

a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;

b) конституциональную ответственность ИКАО по вопросам международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;

c) существующие политику и инструктивный материал и продолжающуюся деятельность ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта;

6. *просит* Совет:

a) и впредь играть роль мирового лидера в деле содействия 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 государства-члены;

c) способствовать обеспечению постоянной и эффективной взаимосвязи, сотрудничества и координации действий между ИКАО, ВТО и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли услугами.

ДОБАВЛЕНИЕ B

Налогообложение

Ассамблея,

принимая во внимание, что введение налогов на международный воздушный транспорт, то есть на воздушные суда, топливо и расходуемые технические запасы, доходы международных авиатранспортных предприятий, продажу или использование таких услуг может иметь неблагоприятные экономические и препятствующие конкуренции последствия для международной авиатранспортной деятельности,

принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Doc 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 глубокую обеспокоенность в связи с тем, что некоторые государства-члены все активнее вводят налоги на определенные аспекты деятельности международного воздушного транспорта и что практика установления сборов за 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 A39-1 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (добавление H *"Влияние авиации на качество местного воздуха"*),

принимая во внимание, что политика ИКАО в области налогообложения, содержащаяся в документе Doc 8632, дополняет статью 24 Конвенции и направлена на признание характера международной гражданской авиации и необходимости освобождения некоторых аспектов деятельности международного воздушного транспорта от налогов,

1. *настоятельно призывает* государства-члены соблюдать *Политику ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*, содержащуюся в документе Doc 8632, и избегать введения дискриминационных налогов на международный воздушный транспорт;

2. *настоятельно призывает* государства-члены избегать двойного налогообложения в сфере воздушного транспорта;

3. *просит* Совет продолжить распространение политики ИКАО в области налогообложения, отслеживать события и по мере необходимости обновлять политику.

ДОБАВЛЕНИЕ C

Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

Раздел I. Политика установления сборов

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 15 Конвенции создает основу для применения сборов за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание и предоставления информации о них,

принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Doc 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 мерах рассматривается отдельно в резолюции A39-1 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха (*добавление H*. Влияние авиации на качество местного воздуха)"* и в резолюции A39-2 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*,

принимая во внимание, что Совету поручено вырабатывать для ознакомления государств-членов 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 развитие инфраструктуры воздушного транспорта и глобальный план блочной модернизации авиационной системы (ASBU) требуют проведения необходимого экономического анализа для обеспечения выделения средств на финансирование внедрения,

1. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;

2. *настоятельно призывает* государства-члены 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"* (Doc 9082), независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

3. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечивать, чтобы аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание взимались только для возмещения расходов на предоставление средств и обслуживания для гражданской авиации;

4. *настоятельно призывает* государства-члены 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 государством-членом за использование воздушными судами любого другого государства-члена аэронавигационных средств и аэропортов;

5. *настоятельно призывает* государства-члены принимать в рамках национальных законодательств, нормативных положений или политики, а также соглашений о воздушном сообщении принципы недискриминации, связи с расходами, транспарентности и проведения консультаций, изложенные в документе Doc 9082, с целью обеспечить их соблюдение аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания;

6. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечивать, чтобы нынешняя политика ИКАО в отношении возмещения расходов на меры и функции по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах и расходов поставщиков аэронавигационного обслуживания (изложенная в документе Doc 9082) осуществлялась таким образом, чтобы сборы с пользователей за обеспечение безопасности были разумными, экономически обоснованными и способствовали единообразию во всем мире;

7. *просит* Совет продолжить подготовку или, по мере необходимости, совершенствование инструктивного материала по вопросам выделения средств на инфраструктуру воздушного транспорта, соответствующие надзорные функции и на финансирование авиатранспортной системы, включая механизмы обеспечения поддержки эксплуатационных улучшений, как описано в модулях блочной модернизации авиационной системы (ASBU).

Раздел II. Экономика и управление авиационной инфраструктурой

Ассамблея,

принимая во внимание, что глобальные расходы на обеспечение аэропортового и аэронавигационного обслуживания могут продолжить рост для того, чтобы обеспечить обслуживание возрастающего объема перевозок,

принимая во внимание, что государства-члены уделяют все больше внимания вопросам повышения эффективности и рентабельности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания,

принимая во внимание необходимость сбалансированного учета соответствующих финансовых интересов поставщиков аэропортового и аэронавигационного обслуживания, 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 государства-члены обращаются к Организации за консультацией и рекомендациями по вопросам справедливого возмещения затрат на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

принимая во внимание, что государства-члены все в бóльшей 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 основные руководящие принципы распределения связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов в целях обеспечения справедливого режима для всех пользователей,

1. *напоминает* государствам-членам, что касательно предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания они несут ответственность за обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции,

независимо от того, какая организация или организации предоставляют аэропортовое или аэронавигационное обслуживание;

2. *рекомендует* государствам-членам рассматривать вопрос создания автономных структур для эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, принимая во внимание соображения экономической жизнеспособности, а также интересы пользователей и других заинтересованных сторон;

3. *настоятельно призывает* государства-члены пропагандировать качественную работу аэронавигационных служб на базе эффективного управления;

4. *настоятельно призывает* государства-члены сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и рассмотреть вопрос об использовании руководящих принципов ИКАО при распределении связанных с GNSS расходов;

5. *просит* Совет 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;

6. *просит* Совет продолжить по мере необходимости доработку основных руководящих принципов распределения связанных с GNSS расходов и координации технических, правовых и экономических аспектов, включая экономически эффективную интероперабельность;

7. *просит* Совет содействовать распространению политики ИКАО в отношении сборов с пользователей и соответствующего инструктивного материала в целях повышения осведомленности о них и внедрения их государствами-членами и их аэропортами и органами аэронавигационного обслуживания.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Авиационные данные и статистика

Ассамблея,

принимая во внимание, что программа ИКАО по авиационным данным и статистике создает независимую и глобальную основу для достижения целей содействия планированию и устойчивому развитию международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 67 Конвенции каждое государство-член берет на себя обязательство обеспечивать, чтобы его авиакомпании, выполняющие международные перевозки, представляли Совету необходимые данные и статистику,

принимая во внимание, что в соответствии со статьями 54 и 55 Конвенции Совет также ввел требования в отношении данных и статистики 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 и статистики о регистрации гражданских воздушных судов,

принимая во внимание, что Организации необходимо осуществлять сбор данных и статистики о ежегодном потреблении авиационного топлива в государствах для мониторинга потенциальных последствий экономических мер, связанных с эксплуатационными аспектами международных авиационных перевозок и соответствующей инфраструктурой, и подготовки соответствующих докладов,

принимая во внимание, что Совет принял политику управления на основе целей, которая предусматривает сбор соответствующих данных, статистики и проведение анализа деятельности Организации в целом и ее структурных подразделений по реализации стратегических целей Организации,

принимая во внимание, что сотрудничество между международными организациями, занимающимися сбором и распространением авиационных и статистических данных, может способствовать расширению масштаба, улучшению охвата и качества данных, исключению дублирования усилий и облегчению задачи государств по представлению статистической информации,

принимая во внимание, что роль ИКАО в деле обработки и распространения авиационных и статистических данных позволяет государствам использовать данные как важное средство обеспечения безопасного и упорядоченного развития перевозок, осуществляемых международной гражданской авиацией на надежной и рентабельной основе,

принимая во внимание, что ИКАО продолжает предпринимать усилия по обеспечению эффективности и действенности процессов, связанных с авиационными и статистическими данными, путем разработки набора электронных средств для удовлетворения изменяющихся потребностей государств-членов,

1. *настоятельно призывает* государства-члены назначать координаторов по авиационным и статистическим данным и прилагать все усилия к тому, чтобы представлять их в ИКАО своевременно и, по возможности, в электронной форме;

2. *рекомендует* государствам-членам использовать имеющиеся электронные средства при представлении и оценке авиационных и статистических данных и принимать активное участие в разработке таких средств путем оказания поддержки, а также путем обмена соответствующими знаниями и опытом;

3. *просит* Совет с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать собираемые ИКАО данные и статистику с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и ее государств-членов и ввести необходимые показатели для оценки деятельности Организации по достижению ее стратегических целей в интересах повышения уровня единообразия данных и статистики, полноты и своевременности представления их государствами-членами и улучшения формы и содержания аналитических работ;

4. *просит* Совет:

   a) продолжать изучать способы расширения сотрудничества с Организацией Объединенных Наций (ООН), ее учреждениями и другими международными организациями в сборе и распространении авиационных и статистических данных и их анализе;

   b) обеспечивать оказание ИКАО по просьбе государств-членов надлежащей помощи в деле совершенствования сбора авиационных и статистических данных и их анализа и представления статистической отчетности в Организацию;

   c) разработать процесс для обеспечения единообразия авиационных и статистических данных, получаемых из различных источников, в целях упрощения процесса предоставления точных, надежных и последовательных данных, необходимых для принятия государствами информированного решения;

   d) создать, организовать и поддерживать цифровую платформу, на которой авиационное сообщество может обмениваться своими данными, статистикой и электронными средствами и популяризовать их согласно принципам и положениям Конвенции и соответствующим решениям Организации.

ДОБАВЛЕНИЕ E

Прогнозирование, планирование и экономический анализ

Раздел I. Прогнозирование и планирование

Ассамблея,

принимая во внимание, что государствам-членам для различных целей, связанных с планированием и внедрением, требуются глобальные и региональные прогнозы будущего развития гражданской авиации,

принимая во внимание, что Совет, выполняя свои постоянные функции в области экономики воздушного транспорта, должен предвидеть будущие события, которые могут потребовать действий со стороны Организации, и своевременно предпринимать такие действия,

принимая во внимание, что Организация должна регулярно сверять свою деятельность со своими стратегическими целями, уделяя особое внимание вопросам безопасности полетов, аэронавигационного потенциала и эффективности аэронавигационной системы, авиационной безопасности, упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды,

принимая во внимание, что Организации требуются специальные прогнозы для целей планирования аэропортовых и аэронавигационных систем, а также экологического мониторинга и планирования,

1. *просит* Совет разрабатывать и обновлять прогнозы будущих тенденций и развития гражданской авиации и предоставлять их государствам-членам;

2. *просит* Совет разрабатвать и обновлять единый комплект долгосрочных прогнозов перевозок, на основании которого можно подготавливать специальные или более детальные прогнозы для различных целей, таких как планирование аэронавигационных систем и экологический анализ;

3. *просит* Совет пересматривать и улучшать методику и процедуры составления прогнозов.

Раздел II. Экономический анализ

Ассамблея,

принимая во внимание постоянный интерес государств-членов, международных организаций, финансовых учреждений, а также авиационной, туристской и торговой отраслей к экономическому анализу воздушного транспорта, включая вклад авиации в глобальную, региональную и национальную экономики,

принимая во внимание острую нехватку информации о все более важной роли авиации в национальных экономиках во всем мире,

принимая во внимание, что результаты проводимых ИКАО экономических исследований расходов и доходов международного воздушного транспорта содействуют внедрению нейтральных подходов и созданию более справедливой системы распределения доходов авиакомпаний,

принимая во внимание, что ИКАО требуется экономический анализ 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. *просит* Совет дать указание Генеральному секретарю разработать методическую основу для экономических измерений авиационной деятельности, включая вклад авиации во внутренний валовый продукт (ВВП), количество рабочих мест, создаваемых в авиации, авиационное потребление и влияние авиации на платежный баланс;

2. *просит* Совет дать указание Генеральному секретарю периодически выпускать 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 влияния, которое может оказывать на авиатарифы изменение расходов;

3. *просит* Совет в целях удовлетворения потребностей Организации, региональных групп аэронавигационного планирования и других видов деятельности Организации разработать методики и правила оценки экономического воздействия новых мер, анализа рентабельности или эффективности затрат и разработки экономических моделей;

4. *просит* Совет отслеживать события, проводить исследования по важным с глобальной точки зрения вопросам и обмениваться результатами своего анализа с государствами, международными организациями и отраслью.

Раздел III. Авиапочта

Ассамблея,

принимая во внимание, что авиапочта является неотъемлемой частью международного воздушного транспорта, на которую все большее влияние оказывает электронная торговля,

1. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать последствия выработки политики в области международной авиапочты, в частности на совещаниях Всемирного почтового союза (ВПС), для международной гражданской авиации;

2. *поручает* Генеральному секретарю по запросу и согласно соответствующим соглашениям о сотрудничестве между ВПС и ИКАО представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

A39-20. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 является важнейшим условием упрощения процессов оформления воздушных судов, пассажиров, их багажа, грузов и почты и решения проблем в ходе пограничного контроля и аэропортового обслуживания в целях обеспечения эффективности эксплуатации воздушного транспорта,

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

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

Добавление A. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей.

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

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

Добавление D. Системы обмена данными о пассажирах;

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

3. заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-16: Сводное заявление о постоянной политике и практике в области упрощения формальностей.

ДОБАВЛЕНИЕ A

Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей

Ассамблея,

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

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

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

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

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

3. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* и его соответствие современным требованиям государств-членов в отношении осуществления мер пограничного

контроля; обработки груза и оформления пассажиров; технологических достижений, касающихся такого осуществления мер; упрощения формальностей при перевозке грузов; урегулирование проблем в области охраны здоровья и реагирование на них и другие события, нарушающие деятельность авиации; и перевозки несовершеннолетних лиц без сопровождающих;

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ B

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

Ассамблея,

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

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

a) основополагающие документы, средства и процессы, необходимые для обеспечения аутентичной идентификации личности;

b) оформление и процесс изготовления стандартных машиносчитываемых проездных документов (МСПД), особенно электронных паспортов, которые соответствуют техническим характеристикам ИКАО;

c) процессы и протоколы выдачи документов правомочным владельцам соответствующими полномочными органами и средства контроля по борьбе с хищением, подделкой и потерей;

d) системы и средства проверки, обеспечивающие эффективное и надежное считывание и установление подлинности МСПД в пунктах пересечения границы, включая Директорию открытых ключей (ДОК) ИКАО;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16. *настоятельно призывает* Совет изучить пути расширения помощи и оказания поддержки государствам-членам в целях наращивания потенциала в сфере идентификации пассажиров и средств пограничного контроля, включая инициативную ведущую роль ИКАО в содействии оказанию такой помощи и ее координации в рамках международного сообщества;

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ C

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

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

   a) регулярно обращать внимание всех заинтересованных правительственных ведомств на необходимость:

      i. приведения национальных правил и практики в соответствие с положениями и целями Приложения 9;

      ii. выработки удовлетворительных решений текущих проблем в области упрощения формальностей;

   b) инициировать любые необходимые последующие действия;

4. *настоятельно призывает* государства-члены поощрять свои национальные и другие программы и комитеты по упрощению формальностей изучать проблемы упрощения формальностей и согласовывать

выводы своих комитетов по вопросам упрощения формальностей с выводами комитетов других государств-членов, с которыми у них установлено воздушное сообщение;

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

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

a) выявления и решения проблем упрощения формальностей;

b) разработки взаимных договоренностей о недопущении незаконной перевозки наркотиков, незаконной иммиграции, распространения инфекционных заболеваний и других угроз для национальных интересов;

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ D

Системы обмена данными о пассажирах

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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 аэронавигационных 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, будет, 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, созовет 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 призывает* те государства, пользующиеся 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. *поручает* Совету продолжить его усилия, направленные на обеспечение возможно наиболее широкого участия "государств, пользующихся средствами и обслуживанием", в соглашениях о совместном финансировании.

A16-10. Осуществление региональных планов – экономические, финансовые аспекты и аспекты совместной поддержки

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 призывает* Договаривающиеся государства, использующие и предоставляющие 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. *поручает* Совету направлять деятельность Договаривающихся государств и оказывать им помощь в отношении пункта 2 выше.

ЧАСТЬ V. ЮРИДИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ

A39-11. 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 39-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 резолюцию A37-22.

ДОБАВЛЕНИЕ A

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 B

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, равного не менее чем четырем месяцам.

4. Такой проект конвенции рассматривается с целью его утверждения конференцией, которая может быть созвана совместно с сессией Ассамблеи. Открытие конференции происходит не ранее чем через 6 месяцев после даты распространения такого проекта, как предусмотрено в пунктах 2 и 3 выше. Совет может пригласить на такую конференцию любое государство, не являющееся Договаривающимся государством, 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 C

Ратификация международных документов ИКАО

Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию A37-22 (добавление C) 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 заключительные пункты (относящиеся 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 кратчайшие по возможности 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, и поправки к статьям 50 a) и 56, принятые в 2016 году;

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать протоколы, вводящие статьи 3 *bis* и 83 *bis*;

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в кратчайшие по возможности сроки ратифицировать другие документы международного воздушного права, в частности Монреальскую конвенцию 1999 года, Кейптаунскую конвенцию и Авиационный протокол 2001 года, две Монреальские конвенции от 2 мая 2009 года, Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года, а также Монреальский протокол 2014 года;

настоятельно призывает государства, ратифицировавшие указанные документы, представить Генеральному секретарю копии текста и документов, которые они использовали в процессе ратификации и реализации положений таких документов, и которые могли бы служить образцом другим государствам в таком же процессе;

поручает 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 бесспорное 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 государства 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 гражданских воздушных судов,

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 особые условия, связанные с нахождением воздушного судна в полете, и неизбежные при этом факторы риска, а также 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 в надлежащих случаях осуществлять юрисдикцию в отношении преследования за преступные действия и правонарушения, представляющие собой недисциплинированное или нарушающее порядок поведение на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах,

отмечая, что 4 апреля 2014 года на Международной конференции по воздушному праву, проводившейся в Монреале, государства приняли *"Протокол, изменяющий Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов"* и что участники Конференции решили не включать перечень преступлений и других актов в Протокол, а рекомендовали обновить циркуляр 288 ИКАО *"Инструктивный материал по правовым аспектам проблемы недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров"*, изданный в 2002 году,

исходя из вышеизложенного:

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 передавать своим компетентным полномочным органам для рассмотрения вопроса о преследовании в судебном порядке всех лиц, которых у них есть разумные основания считать совершившими любое из правонарушений, указанных в принятых таким образом национальных законах и положениях, и в отношении которых они имеют юрисдикцию в соответствии с этими законами и положениями;

просит Совет способствовать продолжению работы Специальной группы по правовым аспектам проблемы недисциплинированных пассажиров, включая пересмотр содержания содержащегося в настоящем добавлении типового законодательства, касающегося некоторых правонарушений, совершенных на борту гражданских воздушных судов, и представить доклад 37-й сессии Юридического комитета;

принимает решение пересмотреть настоящее добавление на своей следующей сессии на основе результатов работы упомянутой Специальной группы.

Типовое законодательство, касающееся некоторых правонарушений, совершенных на борту гражданских воздушных судов

Раздел 1. Нападение и другие акты незаконного вмешательства в отношении члена экипажа 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 ухудшается 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 действия, создающие угрозу безопасности полета или нарушающие должный порядок и дисциплину на борту гражданского воздушного судна

1) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна акт физического насилия в отношении какого-либо лица, посягательства сексуального характера или попытку 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 тем самым 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 ими 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 институционных 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 созвездия навигационных спутников, сделали возможным достигнутый к настоящему времени уровень технического прогресса,

принимая во внимание, что ИКАО выделяет значительные ресурсы на изучение правовых и институционных 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 также учитывать региональные инициативы по выработке мер для решения любых юридических или институционных проблем, которые могут препятствовать внедрению CNS/ATM в конкретных регионах, обеспечивая в то же время соответствие таких механизмов Чикагской конвенции,

1. *признает* важность пункта № 4 общей программы работы Юридического комитета "Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные

навигационные спутниковые системы (GNSS) и международные региональные 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 решения любых юридических или институционных 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 упрощение процесса 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. *поручает* 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. *поручает* Совету регистрировать такие региональные инициативы, оценивать их значение и как можно скорее предавать гласности (в соответствии со статьями 54, 55 и 83 Чикагской конвенции).

A39-8. Конфликты интересов в гражданской авиации

Ассамблея,

признавая, что конфликты интересов могут помешать эффективному, независимому и объективному регулированию деятельности гражданской авиации в области безопасности полетов и тем самым создать риски для безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации,

признавая необходимость и выгоды использования опыта и специальных знаний квалифицированных отраслевых специалистов для оказания помощи в создании возможностей реализации важных нормативных функций осуществления надзора,

напоминая о том, что пункт "Рассмотрение инструктивного материала о конфликте интересов" был включен в общую программу работы Юридического комитета 37-й сессией Ассамблеи и впоследствии одобрен Юридическим комитетом, Советом и 38-й сессией Ассамблеи, которая повысила степень его приоритетности,

осознавая, что согласно Конвенции Организации Объединенных Наций против коррупции, принятой Генеральной Ассамблеей 31 октября 2003 года, государствам надлежит стремиться создавать, поддерживать и укреплять системы, которые способствуют транспарентности и предупреждают возникновение конфликтов интересов,

считая, что в Приложении 19 *"Управление безопасностью полетов"* и инструктивном материале ИКАО отмечается необходимость разработки государствами, *помимо прочего*, стратегии смягчения потенциальных проблем, обусловленных конфликтами интересов в гражданской авиации,

будучи убежденной в том, что государствам необходимо обмениваться информацией относительно политики и мер, используемых для выявления, избежания, смягчения и устранения конфликтов интересов в гражданской авиации,

1. *настоятельно призывает* государства, которые еще не сделали этого, рассмотреть вопрос о разработке официальных правовых рамок для выявления, избежания, смягчения и устранения конфликтов интересов в гражданской авиации;

2. *предлагает* государствам:

   a) рассмотреть на национальном уровне вопрос об адекватности их местных правовых режимов, определяющих меры и практику выявления, избежания, смягчения и устранения конфликтов интересов в гражданской авиации, с целью обеспечения и повышения степени транспарентности и подотчетности в рамках нормативной деятельности гражданской авиации и сбалансированного учета их конкретных обстоятельств и способности выполнять свои обязательства по осуществлению надзора с учетом риска для безопасности полетов и авиационной безопасности, создаваемого конфликтами интересов;

   b) принять, при необходимости, законодательство и ввести системы, нормы и практику, способствующие повышению степени осведомленности о потенциальных конфликтах интересов в гражданской авиации;

3. *настоятельно призывает* государства обеспечить соблюдение правил и мер, направленных на выявление, избежание, смягчение и устранение конфликтов интересов, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов в гражданской авиации;

4. *поручает* Совету оказывать содействие сбору, анализу и распространению информации о передовой практике разрешения конфликтов интересов и ее внедрению в интересах государств-членов на основе опыта, накопленного государствами, системой Организации Объединенных Наций и другими соответствующими международными организациями;

5. *просит* Генерального секретаря продолжить сбор информации от государств и соответствующих межправительственных организаций, касающейся политики и мер, используемых для выявления, избежания, смягчения и устранения конфликтов интересов в гражданской авиации, в целях дальнейшего изучения данного вопроса;

6. *просит* Генерального секретаря разработать справочный документ с указанием всех содержащихся в Приложениях и руководствах положений, касающихся конфликтов интересов;

7. *поручает* Юридическому комитету на регулярной основе рассматривать вопрос о конфликтах интересов в гражданской авиации;

8. *призывает* государства оказывать Генеральному секретарю полномасштабную поддержку и помощь в реализации настоящей резолюции, включая предоставление консалтинговых услуг и информации.

A39-10. Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года

Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию A38-19, озаглавленную *"Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года"*,

ссылаясь также на свою резолюцию A37-22 (добавление C) относительно ратификации документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,

признавая важность расширения и укрепления глобального режима авиационной безопасности в свете новых и возникающих угроз,

1. *настоятельно призывает* все государства поддерживать и поощрять всеобщее принятие *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинская конвенция 2010 года) и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол 2010 года);

2. *настоятельно призывает* все государства как можно скорее подписать и ратифицировать Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года;

3. *поручает* Генеральному секретарю оказывать по запросу государства соответствующее содействие в осуществлении процесса ратификации;

4. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-19.

A39-9. Содействие принятию Монреальской конвенции 1999 года

Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию A37-22 (добавление C) относительно ратификации документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации, и на резолюцию A38-20 *"Поддержка Монреальской конвенции 1999 года"*,

признавая важность достижения всеобщего режима, регулирующего ответственность авиакомпаний перед пассажирами и грузоотправителями на международных рейсах,

признавая желательность равноправной, справедливой и удобной системы компенсации потерь,

1. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства поддерживать и поощрять всеобщее присоединение к *Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок*, совершенной в Монреале 28 мая 1999 года (Монреальская конвенция 1999 года);

2. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее стать участниками Монреальской конвенции 1999 года;

3. *поручает* Генеральному секретарю предоставить соответствующее содействие в осуществлении процесса ратификации, если поступит такая просьба от Договаривающегося государства.

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-20.

A7-5.	**Пересмотренная конституция Юридического комитета**

A39-18.	**Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности**

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.

A32-20. Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS

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 (LTEP), 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 институционных 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. *поручает* 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 LTEP, особенно рекомендаций, касающихся институционных 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. *поручает* 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

A39-16. Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи

Ассамблея,

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

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

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

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

2. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A36-17.

ДОБАВЛЕНИЕ A

Программы технического сотрудничества и технической помощи ИКАО

Ассамблея,

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

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

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

принимая во внимание, что резолюция 222 (IX)A Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций от 15 августа 1949 года, утвержденная резолюцией Генеральной Ассамблеи от 16 ноября 1949 года и одобренная резолюцией A4-20 Ассамблеи ИКАО, поручила всем организациям системы Организации Объединенных Наций в полном объеме участвовать в расширенной Программе технической

помощи для целей экономического развития и что ИКАО как специализированное учреждение Организации Объединенных Наций в области гражданской авиации в 1951 году начала осуществление проектов технического сотрудничества и технической помощи, финансируемых со специального счета Организации Объединенных Наций для технической помощи, открытого в соответствии с вышеупомянутой резолюцией,

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

принимая во внимание, что осуществление Новой политики в области технического сотрудничества и технической помощи, одобренной 31-й сессией Ассамблеи и основанной на постепенной реализации концепции "кадрового костяка", интеграции Управления технического сотрудничества в структуру Организации и создании механизма финансирования реализации целей ИКАО, а также на новой организационной структуре Управления технического сотрудничества, введенной в 1990-е годы, позволило значительно уменьшить расходы и существенно улучшить финансовое положение программ технического сотрудничества и технической помощи,

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

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

принимая во внимание, что резолюция A35-21 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 бóльшей оперативной гибкости при осуществлении надлежащего надзора и контроля за деятельностью в области технического сотрудничества и технической помощи,

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

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

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

Программы технического сотрудничества и технической помощи

1. *признает* важную роль программ технического сотрудничества и технической помощи в содействии достижению стратегических целей Организации;

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

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

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

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

6. *подтверждает*, что в случае возникновения финансового дефицита в 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;

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

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

ИКАО как признанное учреждение в области гражданской авиации

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

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

Расширение деятельности ИКАО в области технического сотрудничества и технической помощи

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

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

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

Соглашения о техническом сотрудничестве и технической помощи

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ В

Финансирование программ технического сотрудничества и технической помощи

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам уделять особое внимание вопросам развития гражданской авиации и, обращаясь для этих целей к внешним источникам сотрудничества и помощи, оговаривать с финансирующими учреждениями на соответствующем правительственном уровне, что они хотели бы привлечь ИКАО в качестве учреждения-исполнителя финансируемых ими проектов в области гражданской авиации;

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

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

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ C

Осуществление программ технического сотрудничества и технической помощи

Ассамблея,

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

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

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

принимая во внимание необходимость проведения в срочном порядке эффективных последующих и корректирующих действий по итогам проверок по линии Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов/механизма непрерывного мониторинга (УППКБП МНМ) и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)

для оказания государствам помощи в устранении выявленных недостатков, включая вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов и авиационной безопасности,

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

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

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

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

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

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

3. *настоятельно рекомендует* государствам уделять первоочередное внимание вопросам подготовки своего национального технического, эксплуатационного и управленческого персонала гражданской авиации путем разработки всеобъемлющей программы обучения и *напоминает* государствам о важности выделения достаточных ассигнований на такую подготовку и о необходимости создания надлежащих стимулов для удержания такого персонала для работы по специальности после завершения подготовки;

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

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

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

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

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

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

A22-7. Статут Объединенной инспекционной группы

A39-17. Программа ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 призывает* все те государства, 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. *поручает* 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. *поручает* 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.

A39-22. Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях

A38-12. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

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

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**

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**

A38-4. **Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях поддержания и повышения уровня безопасности полетов**

A39-12. **Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации**

A37-5. **Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)**

A38-5. **Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей**

A38-8. **Владение английским языком 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 предпринятия ИКАО срочных действий в области авиационной безопасности, упомянутых в пункте 7 ниже; и *поручает* 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. *поручает* 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. *поручает* 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 воздушного транспорта, серьезно озабочены надежностью и безопасностью такого 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

A39-18. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области авиационной безопасности

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что в резолюции A38-15 Ассамблея решила принимать на каждой сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета о внесении поправок в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в резолюции A38-15 (добавления A–I включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 39-й сессии,

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

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

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-15.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

Ассамблея,

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

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

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

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

напоминая о том, что резолюции A27-12 и A29-16 остаются в силе,

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

напоминая о резолюциях A33-1 и A36-19 Ассамблеи и рекомендациях проходившей в феврале 2002 года Конференции по авиационной безопасности на уровне министров,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ B

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

a) *Международные документы в области воздушного права*

Ассамблея,

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

1. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, стать участниками *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год), *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Гаага, 1970 год), *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1971 год) и *Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (Монреаль, 1991 год), *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекин, 2010 год), *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекин, 2010 год), и *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Монреаль, 2014 год). Перечни государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся на сайте www.icao.int в разделе ICAO Treaty Collection;

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

3. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю продолжать напоминать государствам о важности вступления в число участников Токийской, Гаагской, Монреальской и Пекинской конвенций, *Протокола*, *дополняющего Монреальскую конвенцию* (1988)*, Протокола*, *дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (2010), *Протокола, изменяющего Конвенцию о преступлениях и некоторых других*

актах, совершаемых на борту воздушных судов (2014), а также *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* и оказывать необходимую помощь государствам, испытывающим трудности со вступлением в число участников этих документов.

b) *Принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений*

Ассамблея,

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ C

Осуществление технических мер по обеспечению безопасности

Ассамблея,

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

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

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

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

принимая во внимание, что машиносчитываемые проездные документы и другие средства получения информации о пассажирах также могут использоваться в целях обеспечения авиационной безопасности как

важный уровень в структуре системы международной гражданской авиации для выявления террористов и предотвращения актов незаконного вмешательства задолго до процесса посадки на борт воздушного судна,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. *настоятельно призывает* государства-члены в полной мере и на устойчивой основе внедрять положения Приложения 17 *"Безопасность"* и касающиеся обеспечения безопасности положения Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*, активизировать свои усилия по внедрению существующих Стандартов и

Рекомендуемой практики (SARPS) и правил, касающихся авиационной безопасности, и контролю за их соблюдением, в срочном порядке устранять все пробелы или недостатки, принимать все необходимые меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, направленных против международной гражданской авиации, и уделять соответствующее внимание инструктивному материалу, содержащемуся в *Руководстве ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973 Restricted), и другим инструктивным материалам по вопросам авиационной безопасности, размещенным на сайте ИКАО ограниченного пользования;

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

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

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

a) по мере необходимости расширить существующие механизмы сотрудничества между государствами и отраслью в интересах обмена информацией и раннего выявления угроз для безопасности деятельности гражданской авиации;

b) обмениваться экспертными знаниями, передовой практикой и информацией в области упреждающих мер обеспечения авиационной безопасности, включая технику досмотров и проверок, выявление взрывчатых веществ, выявление подозрительного поведения службой безопасности аэропортов, проверку и аттестацию сотрудников аэропортов, развитие людских ресурсов, а также научные исследования и разработку соответствующих технологий;

c) использовать современные технологии для выявления запрещенных материалов и предотвращения провоза таких материалов на борту воздушных судов, обеспечивая неприкосновенность частной жизни и безопасность физических лиц;

d) определить основанные на оценке факторов риска надлежащие и соразмерные с угрозой, эффективные, действенные, оперативно целесообразные, экономически и эксплуатационно устойчивые меры авиационной безопасности, принимая во внимание их последствия для пассажиров и легитимную торговую деятельность;

e) работать над устранением сохраняющейся угрозы, которую представляют взрывчатые вещества в виде жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), включая реализацию технических решений, необходимых для постепенного снятия ограничений на перевозку ЖАГ в ручной клади;

f) относиться к рейсам, прибывающим из государств, в которых применяется досмотр ЖАГ, так же, как к рейсам, прибывающим из государств, в которых действуют ограничения на перевозку ЖАГ;

g) активизировать усилия по укреплению системы обеспечения безопасности авиагруза и почты путем:

   i. разработки прочных, устойчивых и жизнеспособных рамок обеспечения безопасности авиагруза и почты;
   ii. эффективного внедрения жестких стандартов обеспечения безопасности;
   iii. принятия концепции обеспечения безопасности авиагруза и почты по всей цепи их доставки;

iv. создания и укрепления функции надзора и контроля качества в системе обеспечения безопасности авиагруза и почты;
v. проведения двусторонних и многосторонних совместных мероприятий для координации действий по согласованию и усилению мер безопасности авиагруза и почты и защите глобальной цепи доставки авиагруза;
vi. обмена передовой практикой и накопленным опытом с другими государствами в целях повышения общего уровня безопасности авиагруза и почты;
vii. расширения инициатив по активизации деятельности, связанной с укреплением потенциала в сфере обеспечения безопасности авиагруза и почты;

h) учитывать потенциальную уязвимость дистанционно пилотируемых авиационных систем с точки зрения безопасности в целях предотвращения актов незаконного вмешательства;

i) обеспечить проведение оценок угрозы и факторов риска для полетов гражданской авиации в воздушном пространстве и своевременное предоставление государствами соответствующим заинтересованным сторонам информации о всех возможных рисках для гражданской авиации;

j) уменьшить риск нападений в неконтролируемых зонах, включая здания аэровокзалов, путем взаимодействия со всеми заинтересованными сторонами в целях:

i. поддержания целесообразного баланса между необходимостью введения эффективных и устойчивых мер безопасности и необходимостью упрощения формальностей для пассажиров;
ii. введения набора основанных на оценке факторов риска гибких и практичных мер, предусматривающих четкое распределение обязанностей среди соответствующих участников процесса;
iii. недопущения создания каких-либо зон массового скопления людей внутри или вблизи аэровокзала;
iv. поддержания культуры постоянной бдительности, сдерживания, предотвращения, быстрого реагирования и адаптации на основе согласованных действий перед лицом возникающих угроз;

k) обеспечить защиту гражданской авиации от кибератак и киберугроз;

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

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

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

11. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю:

a) обеспечить, чтобы положения Приложения 17 и Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* были взаимно совместимыми и дополняли друг друга, не ставя под угрозу эффективность мер безопасности;

b) когда это уместно, включать в повестку дня совещаний ИКАО вопросы, касающиеся авиационной безопасности;

c) и впредь способствовать разработке эффективных и инновационных процедур и концепций обеспечения авиационной безопасности посредством проведения повышающих осведомленность региональных и субрегиональных мероприятий по авиационной безопасности по просьбе соответствующих государств, в том числе в сотрудничестве с отраслевыми заинтересованными сторонами и изготовителями оборудования в целях разработки технологий досмотра пассажиров и груза следующего поколения;

d) продолжать сотрудничество с Группой экспертов по авиационной безопасности в целях рассмотрения новых и существующих угроз гражданской авиации и разрабатывать надлежащие превентивные меры, включающие досмотр и контроль в целях безопасности лиц, не относящихся к пассажирам, имеющих доступ на охраняемые объекты аэропорта, более качественный досмотр пассажиров и багажа, надлежащие меры контроля в целях безопасности применительно к грузу, каналам поставок и поставщикам услуг, а также отбор и подготовку лиц, применяющих и осуществляющих меры безопасности;

e) содействовать разработке взаимно признаваемых процедур для оказания государствам помощи в достижении взаимовыгодных договоренностей, включающих соглашения о контроле в целях безопасности в одном пункте маршрута, которые признают эквивалентность мер авиационной безопасности в тех случаях, когда они обеспечивают аналогичные результаты, и которые основаны на согласованном всеобъемлющем и постоянном процессе валидации и эффективном обмене информацией в отношении их соответствующих систем авиационной безопасности;

f) продолжать в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности изучать другие угрозы и факторы риска, включая киберугрозы авиационной безопасности, факторы риска в неконтролируемых зонах аэропортов и безопасность системы организации воздушного движения;

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ D

Действия государств в связи с актом незаконного вмешательства

а) *Акты незаконного вмешательства*

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. *настоятельно призывает* государства-члены сотрудничать в целях принятия совместных ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства, а также использовать, при необходимости, опыт и возможности государства эксплуатанта, государства-изготовителя и государства регистрации воздушного судна, подвергшегося акту незаконного вмешательства, при проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа данного воздушного судна;

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

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

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

b) *Представление информации об актах незаконного вмешательства*

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ E

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) успешно отвечает требованиям добавления E к резолюции A38-15,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

   a) соглашаясь на проведение миссий УППАБ-МНМ в установленные Организацией сроки по согласованию с соответствующими государствами;

   b) содействуя работе групп УППАБ-МНМ;

   c) подготавливая и представляя в ИКАО всю требуемую документацию;

   d) подготавливая и представляя соответствующий план корректирующих действий по устранению недостатков, выявленных в ходе мероприятий УППАБ-МНМ;

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ F

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

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ G

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

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

a) уважение духа сотрудничества, отраженного в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении;

b) признание эквивалентных мер авиационной безопасности;

c) акцент на результаты обеспечения авиационной безопасности;

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

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

6. *просит* Совет и впредь:

a) обобщать имеющийся опыт сотрудничества государств по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации;

b) анализировать различные обстоятельства и тенденции, связанные с предотвращением угроз международной гражданской авиации в различных регионах мира;

c) подготавливать рекомендации об усилении мер по предупреждению и предотвращению таких актов незаконного вмешательства;

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

ДОБАВЛЕНИЕ H

Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

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

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

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

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

Декларация по авиационной безопасности

(принятая 37-й сессией Ассамблеи)

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

1) усиливать и поощрять эффективное применение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, с особым акцентом на Приложение 17 *"Безопасность"*, и разрабатывать стратегии по устранению существующих и возникающих угроз;

2) усиливать процедуры досмотра в целях безопасности, уделять больше внимания человеческому фактору, использовать современные технологии для обнаружения запрещенных предметов и оказывать поддержку проведению научных исследований и разработке технических средств для обнаружения взрывчатых веществ, оружия и запрещенных предметов в целях предотвращения актов незаконного вмешательства;

3) разрабатывать более эффективные меры безопасности в целях защиты аэропортовых объектов и повышения уровня безопасности в полете, обеспечивая при этом соответствующее совершенствование технологий и подготовки персонала;

4) разрабатывать и внедрять более жесткие и согласованные меры и передовую практику для обеспечения безопасности авиагруза, учитывая при этом необходимость защиты цепи доставки авиагруза в целом;

5) поощрять повышение уровня защиты проездных документов и подтверждения их достоверности с использованием Директории открытых ключей ИКАО (ДОК) наряду с биометрической информацией и принятие обязательства по регулярному представлению сведений об утерянных и украденных паспортах в базу данных об утерянных и украденных проездных документах ИНТЕРПОЛа в целях предотвращения использования таких проездных документов для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

6) повышать возможности государств-членов по устранению недостатков, выявленных в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), путем обеспечения надлежащего доступа государств-членов к результатам проверок, что позволит сделать более целенаправленными усилия по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи;

7) оказывать техническую помощь государствам, которым она требуется, включая финансирование и наращивание потенциала, а также передачу технологий в целях эффективного противодействия угрозам безопасности гражданской авиации, в сотрудничестве с другими государствами, международными организациями и отраслевыми партнерами;

8) поощрять более широкое использование механизмов сотрудничества между государствами-членами и отраслью гражданской авиации в целях обмена информацией о мерах безопасности во избежание дублирования в соответствующих случаях, а также в целях раннего обнаружения угроз безопасности гражданской авиации и распространения информации о них, в том числе путем сбора и передачи предварительной информации о пассажирах (API) и данных записей регистрации пассажиров (PNR) в качестве дополнительной меры обеспечения безопасности, при одновременном обеспечении неприкосновенности частной жизни и гражданских свобод пассажиров;

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

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 призывает* Совет 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 настоящая резолюция заменяет резолюцию A35-10 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 A17-1 и A27-7,

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 призывает* государства-члены 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. *просит* государства-члены, располагающие такими возможностями, увеличивать техническую, финансовую и материальную помощь государствам, которым она необходима для обеспечения повсеместного применения указанных положений;

4. *настоятельно просит* государства-члены 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. *поручает* 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 призывает* все Договаривающиеся государства 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 призывает* все Договаривающиеся государства 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 призывает* все Договаривающиеся государства применять принципы, сформулированные в Элементах экспортного контроля за ПЗРК Вассенаарского соглашения;

6. *поручает* 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. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A35-11.

A35-2. 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 приложении 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:

   a) 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

   b) все находящиеся во владении его полномочных органов, осуществляющих военные или полицейские функции, запасы упомянутых в подпункте a) 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 согласно 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

A39-19. Решение проблем кибербезопасности в гражданской авиации

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

a) определить создаваемые возможными киберинцидентами угрозы и факторы риска для полетов и критически важных систем гражданской авиации, а также серьезные последствия, к которым могут привести такие инциденты;

b) определить круг обязанностей национальных органов и заинтересованных сторон отрасли применительно к кибербезопасности в гражданской авиации;

c) поощрять выработку общего понимания государствами-членами киберугроз и факторов риска, а также общих критериев для определения степени важности объектов и систем, требующих защиты;

d) поощрять координацию действий между государственными органами и отраслью при выработке стратегии, политики и планов обеспечения кибербезопасности, а также при обмене информацией, необходимой для выявления наиболее уязвимых мест, которые требуется устранить;

e) создавать государственно-отраслевые партнерства и механизмы на национальном и международном уровнях и участвовать в их деятельности по систематическому обмену информацией в области киберугроз, инцидентов, тенденций и мер противодействия;

f) основываясь на общем понимании киберугроз и факторов риска, использовать гибкий, основанный на оценке рисков подход к защите критически важных авиационных систем путем внедрения систем управления кибербезопасностью;

g) поощрять развитие в национальных органах и в авиационной отрасли жизнестойкой культуры кибербезопасности на всех уровнях;

h) определить правовые последствия действий, подрывающих безопасность полетов воздушных судов за счет использования киберуязвимых мест;

i) способствовать разработке и внедрению международных стандартов, стратегии и передовой практики в сфере защиты применяемых для целей гражданской авиации критически важных систем информации и связи от актов вмешательства, которые могут угрожать безопасности полетов гражданской авиации;

j) разработать принципы и, при необходимости, выделять ресурсы для обеспечения следующих требований к критически важным авиационным системам: должна быть обеспечена структурная безопасность систем; системы должны быть устойчивыми; способы передачи данных должны быть безопасными, обеспечивающими целостность и конфиденциальность данных; должны быть внедрены методы мониторинга систем и выявления инцидентов и представления сообщений о них; необходимо проводить судебно-криминалистический анализ киберинцидентов;

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

2. *поручает* Генеральному секретарю:

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

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

———————

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 (Doc 4383, A1-AD/29);

3. *поручает* 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.

A38-21. Ограничение сроков пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета

Ассамблея,

принимая во внимание положения резолюции ООН 51/241 "Укрепление системы Организации Объединенных Наций", единогласно 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 порядка 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,

учитывая далее, что 22 июня 2011 года Совет решил, что продолжительность всех будущих назначений Генерального секретаря должна составлять три года и не должна варьироваться от трех до четырех лет или составлять четыре года в исключительных случаях,

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 периода пребывания в должности Генерального секретаря двумя сроками продолжительностью три года каждый;

2. *настоятельно призывает* государства-члены не выдвигать и просит Совет не принимать в качестве кандидата на должность Президента Совета любое лицо, которое на дату начала замещения этой должности проработало два полных срока в качестве Президента;

3. *настоятельно призывает* государства-члены 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;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A36-28.

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, A. 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,

поручает

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.

A39-30. *Программа по гендерному равенству* ИКАО, содействующая участию женщин в деятельности глобального авиационного сектора

Ассамблея,

признавая то, что половину населения мира составляют женщины,

признавая, что на 23-й специальной сессии Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций в июне 2000 года после рассмотрения результатов выполнения Пекинской декларации и Платформы действий, принятой в сентябре 1995 года на Четвертой Всемирной конференции по положению женщин, правительства обязались предпринять дополнительные действия с целью ускорить процесс реализации Платформы действий и обеспечить выполнение в полном объеме обязательств, касающихся гендерного равенства, обеспечения развития и мира,

отмечая, что принятая 18 декабря 2014 года резолюция A/RES/69/151 Генеральной Ассамблеи ООН подчеркивает необходимость, отмечавшуюся в предыдущих резолюциях, *"укрепления институциональных механизмов для обеспечения гендерного равенства и расширения прав и возможностей женщин"*, и призывает

всех участников процесса, включая специализированные учреждения ООН и частный сектор, активизировать и ускорить действия по обеспечению полного и эффективного выполнения положений Пекинской декларации и Платформы действий,

отмечая, что в сентябре 2015 года в ходе саммита Организации Объединенных Наций по принятию повестки дня в области развития на период после 2015 года руководители стран мира собрались в Штаб-квартире ООН в Нью-Йорке для принятия *Повестки дня в области устойчивого развития на период до 2030 года*, взяв обязательства от имени своих стран по созданию глобального партнерства с целью снизить уровень крайней бедности и установить ряд целей и задач, называемых "Целями устойчивого развития", в числе которых цель 5 предусматривает достижение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек,

приветствуя результаты прошедшей в сентябре 2015 года Встречи глобальных лидеров по вопросам гендерного равенства и расширения прав женщин: *Готовность к действиям*, в ходе которой более 80 руководителей стран взяли на себя обязательство покончить с дискриминацией женщин и принять дополнительные меры и поставить цели, с тем чтобы ускорить процесс расширения прав женщин и достижения гендерного равенства,

приветствуя также тему ООН-Женщины для Международного женского дня 2016 года *"Планета 50–50 к 2030 году: за достижение гендерного равенства"* как своевременную инициативу, направленную на оказание помощи руководителям государств в активизации выполнения обязательств по гендерному равенству и расширению прав женщин и в ускорении темпов эффективной реализации,

подчеркивая, что в 2016 году, спустя 21 год после принятия Платформы действий, сохраняется значительное неравенство между мужчинами и женщинами в ряде важных областей, включая, в частности, доступ к достойной работе и уменьшение гендерного различия в оплате труда,

ссылаясь на резолюцию A36-27 Ассамблеи ИКАО "Гендерное равенство", в частности на п. 1 b) постановляющей части, который гласит, что "ИКАО следует по-прежнему делать все возможное для обеспечения равенства полов и учета гендерного фактора, в полной мере учитывая при этом принцип равного географического представительства"*,*

ссылаясь также на Пекинскую платформу действий 1995 года, в которой Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоятельно призвал международные организации и специализированные учреждения системы Организации Объединенных Наций, такие как ИКАО, учредить программы для достижения целей гендерного баланса 50/50 на всех уровнях,

приветствуя успехи, достигнутые ИКАО и государствами во исполнение резолюции A36-27 Ассамблеи ИКАО,

признавая, что назначения в Секретариат ИКАО производятся на основе профессиональных качеств, при этом должное внимание уделяется важности набора персонала на максимально возможной широкой географической основе и обеспечению равного гендерного представительства,

признавая, что, несмотря на сохраняющиеся до настоящего времени проблемы, ИКАО следует по-прежнему уделять больше внимания правам женщин и вопросам гендерного равенства и внести свой вклад в дело достижения целей Пекинской декларации и Платформы действий, а также цели 5 устойчивого развития ООН,

1. *подтверждает* свои обязательства способствовать дальнейшему обеспечению гендерного равенства и улучшению положения женщин путем содействия достижению цели 5 устойчивого развития ООН *"Обеспечение гендерного равенства и расширение прав и возможностей всех женщин и девочек"*, в том числе за счет стремления достичь к 2030 году желательной цели 50–50 (женщины–мужчины) на всех должностях специалистов и более высоких уровнях в глобальном авиационном секторе;

2. *настоятельно призывает* государства, региональные и международные авиационные организации и отрасль международной авиации продемонстрировать решительную, неуклонную руководящую роль и обязательства в деле расширения прав и возможностей женщин и предпринять необходимые меры по закреплению гендерного равенства путем поддержки принципов, а также по созданию и совершенствованию программ и проектов для содействия профессиональному росту женщин в рамках руководящих и технических органов ИКАО, Секретариата ИКАО и глобального авиационного сектора;

3. *настоятельно призывает* государства в рамках национальных обязательств по обеспечению гендерного равенства сотрудничать с ИКАО путем обмена передовой практикой и партнерства с ИКАО по программам и проектам, направленным на повышение числа специалистов-женщин в авиационном секторе и на поощрение женщин к дальнейшему профессиональному росту, в том числе путем содействия со стороны государственных министерств, ответственных за высшее образование, получению женщинами авиационных специальностей;

4. *поручает* Генеральному секретарю создать к середине 2017 года *Программу ИКАО по гендерному равенству*, основная цель которой заключается в поддержке и координации целевых программ и проектов, позволяющих представлять регулярные доклады о прогрессе в достижении целей гендерного равенства к 2030 году, в особенности на должностях специалистов и более высоких уровнях в ИКАО и в государствах, а также в глобальном авиационном секторе;

5. *предлагает* Генеральному секретарю ежегодно представлять доклад Совету о принятых мерах и результатах работы по обеспечению гендерного равенства по всем категориям должностей в Секретариате ИКАО и о представленных исключительно на добровольной основе статистических данных по гендерному равенству в авиации в государствах и международной авиационной отрасли;

6. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A36-27.

A38-12, добавление M: 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

A37-25. Политика ИКАО в области лингвистического обслуживания

Ассамблея,

принимая во внимание, что обеспечение 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 паритет и качество обслуживания на всех рабочих языках Организации,

принимая во внимание, что жизненно важно обеспечить единообразное и гармонизированное понимание изданий ИКАО всеми Договаривающимися государствами на всех рабочих языках ИКАО в целях поддержания безопасности полетов и авиационной безопасности в международной гражданской авиации и для уменьшения негативного воздействия авиации на окружающую среду,

1. *вновь подтверждает*, что многоязычие является одним из основополагающих принципов для достижения целей ИКАО как специализированного учреждения ООН;

2. *вновь подтверждает* ранее принятые резолюции, касающиеся усиления использования рабочих языков ИКАО;

3. *признает,* что лингвистическое обслуживание является неотъемлемой частью любой программы ИКАО;

4. *постановляет,* что обеспечение паритета и качества обслуживания на всех рабочих языках ИКАО должно быть постоянной задачей Организации;

5. *постановляет,* что введение какого-либо нового языка не должно влиять на качество обслуживания на других рабочих языках Организации*;*

6. *постановляет,* чтобы Совет и впредь держал на контроле и рассматривал вопрос лингвистического обслуживания;

7. *просит* Генерального секретаря разработать и внедрить систему управления качеством в области лингвистического обслуживания;

8. *просит* Генерального секретаря ИКАО придерживаться наилучшей практики ООН в вопросах лингвистического обслуживания, включая временный набор сотрудников в периоды пиковых нагрузок и уровень внешнего подряда по письменным и устным переводам;

9. *просит* Совет рассмотреть вопрос о необходимости внесения изменений в документ Doc 7231/11 "Издательские правила ИКАО" для обеспечения распространения публикаций ИКАО на всех рабочих языках Организации;

10. *предлагает* государствам-членам, представляющим рабочие языки ИКАО, если они пожелают это сделать, оказать помощь ИКАО посредством создания официально признанных центров по переводу изданий ИКАО и прикомандирования квалифицированного персонала для работы в Секретариате ИКАО, включая региональные бюро, в целях сокращения отставания в переводе и оказания содействия при проведении специальных мероприятий*;*

11. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию Ассамблеи A31-17.

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. *поручает 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

A39-22. Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях

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. *поручает 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.

A38-12. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

---

* "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 A35-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

c) независимо от пунктов a) 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.

A37-29. Изменение Финансовых положений

Ассамблея,

принимая во внимание, что Совет уважает позицию Ассамблеи при утверждении бюджетов и ассигнований Организации,

принимая во внимание, что Совет может собираться на регулярной основе для рассмотрения потребностей и событий, затрагивающих размеры выделенных ассигнований,

принимая во внимание, что в период между сессиями Ассамблеи Совет должен обладать гибкостью для удовлетворения меняющихся финансовых потребностей,

постановляет, что:

1. приведенные в добавлении к документу A37-WP/57, AD/14 изменения к финансовому положению 5.2 утверждаются со вступлением в силу 1 января 2011 года, а изменения к другим финансовым положениям подтверждаются в соответствии с финансовым положением 14.1.

A38-28. Изменение Финансовых положений

Ассамблея,

принимая во внимание, что Совет учитывает позицию Ассамблеи при утверждении бюджетов и ассигнований Организации,

принимая во внимание, что Совет может собираться на регулярной основе для рассмотрения потребностей и событий, затрагивающих размеры выделенных ассигнований,

принимая во внимание, что в период между сессиями Ассамблеи Совету требуются гибкие подходы в целях удовлетворения меняющихся финансовых потребностей,

постановляет, что:

1. изложенные ниже поправки к финансовым положениям 5.6 и 7.6 подтверждаются в соответствии с финансовым положением 14.1.

Номер	Внесенные изменения	Новый пересмотренный текст
5.6	В пределах 10 % от ассигнований по каждой стратегической цели или вспомогательной стратегии Генеральный секретарь, а свыше этой доли – Совет, независимо от своих полномочий производить переносы между стратегическими целями или вспомогательными стратегиями в соответствии с положением 5.9, могут принять решение о переносе на следующий год любого неизрасходованного остатка ассигнований за любой финансовый год ~~в течение периода между обычными трехгодичными сессиями Ассамблеи~~. Общая сумма израсходованных и перенесенных ассигнований не должна превышать общие санкционированные ассигнования плюс суммы, перенесенные с предыдущего года. Любой остаток неизрасходованных ассигнований и ассигнований, не перенесенных на следующий год, аннулируется	В пределах 10 % от ассигнований по каждой стратегической цели или вспомогательной стратегии Генеральный секретарь, а свыше этой доли – Совет, независимо от своих полномочий производить переносы между стратегическими целями или вспомогательными стратегиями в соответствии с положением 5.9, могут принять решение о переносе на следующий год любого неизрасходованного остатка ассигнований за любой финансовый год. Общая сумма израсходованных и перенесенных ассигнований не должна превышать общие санкционированные ассигнования плюс суммы, перенесенные с предыдущего года. Любой остаток неизрасходованных ассигнований и ассигнований, не перенесенных на следующий год, аннулируется
7.6	Поступления ~~от инвестирования средств Фонда оборотных средств и Общего фонда, а также получаемые по ним~~, включая банковские проценты, получаемые фондом, кредитуются в ~~Общий фонд как разные поступления. Поступления и проценты по любому другому фонду кредитуются в~~ этот ~~другой~~ фонд, за следующими исключениями: a) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые Общим фондом и Фондом оборотных средств, кредитуются в Общий фонд как разные поступления; b) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые фондами, учрежденными для поддержки Программы технического сотрудничества, кредитуются в Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) или донору, как это оговорено в соглашении с донором	Поступления, включая банковские проценты, получаемые фондом, кредитуются в этот фонд, за следующими исключениями: a) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые Общим фондом и Фондом оборотных средств, кредитуются в Общий фонд как разные поступления; b) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые фондами, учрежденными для поддержки Программы технического сотрудничества, кредитуются в Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC), или донору, как это оговорено в соглашении с донором

A39-34. Изменение Финансовых положений

Ассамблея,

принимая во внимание, что Совет учитывает позицию Ассамблеи при утверждении бюджетов и ассигнований Организации,

принимая во внимание, что Совет может собираться на регулярной основе для рассмотрения потребностей и событий, влияющих на суммы выделенных ассигнований,

принимая во внимание, что в период между сессиями Ассамблеи Совету необходима определенная гибкость для удовлетворения меняющихся финансовых потребностей,

постановляет, что изложенные ниже поправки к финансовым положениям 5.9, 7.3 и 11.4 подтверждаются в соответствии с финансовым положением 14.1.

Номер	Внесенные изменения	Новый пересмотренный текст
5.9	Переносы из одной стратегической цели или вспомогательной стратегии в другую могут осуществляться Генеральным секретарем в сумме, не превышающей ~~10~~20 % от годового объема ассигнований на ту стратегическую цель или вспомогательную стратегию, для реализации которой переносятся ассигнования. Переносы между стратегическими целями или вспомогательными стратегиями в сумме, превышающей эту долю, могут осуществляться Генеральным секретарем с предварительного одобрения Совета после получения рекомендации Финансового комитета. Доклад о всех переносах, включая переносы, входящие в сферу полномочий Генерального секретаря, представляется Ассамблее.	Переносы из одной стратегической цели или вспомогательной стратегии в другую могут осуществляться Генеральным секретарем в сумме, не превышающей 20 % от годового объема ассигнований на ту стратегическую цель или вспомогательную стратегию, для реализации которой переносятся ассигнования. Переносы между стратегическими целями или вспомогательными стратегиями в сумме, превышающей эту долю, могут осуществляться Генеральным секретарем с предварительного одобрения Совета после получения рекомендации Финансового комитета. Доклад о всех переносах, включая переносы, входящие в сферу полномочий Генерального секретаря, представляется Ассамблее.
7.3	b) Фонд оборотных средств используется для авансирования, при необходимости, средств: i) в Общий фонд в целях финансирования временных дефицитов наличности, вызванных задержками с получением доходов, при этом авансированные таким образом суммы подлежат возмещению сразу после поступления средств для этой цели; ii) в соответствующий Фонд совместного финансирования для осуществления проектов в соответствии с соглашениями, заключенными согласно главе XV Конвенции, в целях покрытия расходов в период до поступления взносов, начисленных участвующим государствам в соответствии с этими соглашениями, при этом непогашенный остаток авансированных таким образом сумм в любое время не должен превышать 100 000 долл. США и подлежит возмещению сразу после поступления от участвующих государств средств для этой цели; iii) в случаях, когда Совет утвердил ассигнования согласно пункт~~ам~~ a) и b) положения 5.2, – в соответствующий специальный фонд, созданный согласно положению 8.4, при условии соблюдения указанных в нем ограничений;	b) Фонд оборотных средств используется для авансирования, при необходимости, средств: i) в Общий фонд в целях финансирования временных дефицитов наличности, вызванных задержками с получением доходов, при этом авансированные таким образом суммы подлежат возмещению сразу после поступления средств для этой цели; ii) в соответствующий Фонд совместного финансирования для осуществления проектов в соответствии с соглашениями, заключенными согласно главе XV Конвенции, в целях покрытия расходов в период до поступления взносов, начисленных участвующим государствам в соответствии с этими соглашениями, при этом непогашенный остаток авансированных таким образом сумм в любое время не должен превышать 100 000 долл. и подлежит возмещению сразу после поступления от участвующих государств средств для этой цели; iii) в случаях, когда Совет утвердил ассигнования согласно пунктам a) и b) положения 5.2, – в соответствующий специальный фонд, созданный согласно положению 8.4, при условии соблюдения указанных в нем ограничений;

Номер	Внесенные изменения	Новый пересмотренный текст
11.4	Генеральный секретарь может списывать со счетов убытки наличности, запасов и других материальных ценностей при условии, что отчет о состоянии всех таких счетов со списаниями представляется внешним ревизорам вместе с ежегодными счетами. В отдельных случаях, когда ~~первоначальная стоимость~~ чистая балансовая стоимость списываемых активов превышает 20 000 кан. долл., необходимо получить предварительное согласие Финансового комитета.	Генеральный секретарь может списывать со счетов убытки наличности, запасов и других материальных ценностей при условии, что отчет о состоянии всех таких счетов со списаниями представляется внешним ревизорам вместе с ежегодными счетами. В отдельных случаях, когда чистая балансовая стоимость списываемых активов превышает 20 000 кан. долл., необходимо получить предварительное согласие Финансового комитета.

ВЗНОСЫ

A36-31. 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:

a) 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;

b) в отношении принципов, изложенных в подпункте a):

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;

c) при применении принципов, изложенных в подпункте a), 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, имеющихся 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 a).

A36-34. Фонд оборотных средств

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

	2008 %	2009 %	2010 %
Египет	0,17	0,16	0,16
Замбия	0,06	0,06	0,06
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	12,16	11,75	11,75
	100,00	100,00	100,00

A37-27. Взносы в Общий фонд на 2011, 2012 и 2013 годы

Ассамблея:

1. *постановляет*, что суммы взносов Договаривающихся государств в 2011, 2012 и 2013 годах, вносимые ими согласно статье 61, главы XII Конвенции, определяются в соответствии со шкалой взносов, приведенной ниже.

	2011 %	*2012* %	*2013* %
Австралия	1,72	1,72	1,72
Австрия	0,65	0,65	0,65
Азербайджан	0,06	0,06	0,06
Албания	0,06	0,06	0,06
Алжир	0,11	0,11	0,11
Ангола	0,06	0,06	0,06
Андорра	0,06	0,06	0,06
Антигуа и Барбуда	0,06	0,06	0,06
Аргентина	0,25	0,25	0,25
Армения	0,06	0,06	0,06

	2011 %	2012 %	2013 %
Афганистан	0,06	0,06	0,06
Багамские Острова	0,06	0,06	0,06
Бангладеш	0,06	0,06	0,06
Барбадос	0,06	0,06	0,06
Бахрейн	0,13	0,13	0,13
Беларусь	0,06	0,06	0,06
Белиз	0,06	0,06	0,06
Бельгия	0,82	0,82	0,82
Бенин	0,06	0,06	0,06
Болгария	0,06	0,06	0,06
Боливия (многонациональное государство)	0,06	0,06	0,06
Босния и Герцеговина	0,06	0,06	0,06
Ботсвана	0,06	0,06	0,06
Бразилия	1,33	1,33	1,33
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	0,22	0,22	0,22
Венесуэла (Боливарианская Республика)	0,22	0,22	0,22
Вьетнам	0,10	0,10	0,10
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	6,56	6,56	6,56
Гондурас	0,06	0,06	0,06
Гренада	0,06	0,06	0,06
Греция	0,50	0,50	0,50
Грузия	0,06	0,06	0,06
Дания	0,56	0,56	0,56
Демократическая Республика Конго	0,06	0,06	0,06
Джибути	0,06	0,06	0,06
Доминиканская Республика	0,06	0,06	0,06

	2011 %	2012 %	2013 %
Египет	0,17	0,17	0,17
Замбия	0,06	0,06	0,06
Зимбабве	0,06	0,06	0,06
Израиль	0,39	0,39	0,39
Индия	0,73	0,73	0,73
Индонезия	0,26	0,26	0,26
Иордания	0,06	0,06	0,06
Ирак	0,06	0,06	0,06
Иран (Исламская Республика)	0,20	0,20	0,20
Ирландия	0,65	0,65	0,65
Исландия	0,06	0,06	0,06
Испания	2,47	2,47	2,47
Италия	3,52	3,52	3,52
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	2,55	2,55	2,55
Катар	0,41	0,41	0,41
Кения	0,06	0,06	0,06
Кипр	0,06	0,06	0,06
Кирибати	0,06	0,06	0,06
Китай	4,06	4,06	4,06
Колумбия	0,22	0,22	0,22
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	0,23	0,23	0,23
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	0,09	0,09	0,09
Литва	0,06	0,06	0,06

	2011 %	2012 %	2013 %
Люксембург	0,31	0,31	0,31
Маврикий	0,06	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	0,47	0,47	0,47
Мали	0,06	0,06	0,06
Мальдивы	0,06	0,06	0,06
Мальта	0,06	0,06	0,06
Марокко	0,10	0,10	0,10
Маршалловы Острова	0,06	0,06	0,06
Мексика	1,72	1,72	1,72
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	1,85	1,85	1,85
Никарагуа	0,06	0,06	0,06
Новая Зеландия	0,30	0,30	0,30
Норвегия	0,61	0,61	0,61
Объединенная Республика Танзания	0,06	0,06	0,06
Объединенные Арабские Эмираты	1,07	1,07	1,07
Оман	0,07	0,07	0,07
Острова Кука	0,06	0,06	0,06
Пакистан	0,15	0,15	0,15
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	0,59	0,59	0,59
Португалия	0,48	0,48	0,48
Республика Корея	2,41	2,41	2,41
Республика Молдова	0,06	0,06	0,06

	2011 %	2012 %	2013 %
Российская Федерация	1,46	1,46	1,46
Руанда	0,06	0,06	0,06
Румыния	0,15	0,15	0,15
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	0,77	0,77	0,77
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	1,07	1,07	1,07
Сирийская Арабская Республика	0,06	0,06	0,06
Словакия	0,11	0,11	0,11
Словения	0,07	0,07	0,07
Соединенное Королевство	5,68	5,68	5,68
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	0,50	0,50	0,50
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	0,63	0,63	0,63
Уганда	0,06	0,06	0,06
Узбекистан	0,06	0,06	0,06
Украина	0,10	0,10	0,10
Уругвай	0,06	0,06	0,06
Фиджи	0,06	0,06	0,06

	2011 %	*2012* %	*2013* %
Филиппины	0,16	0,16	0,16
Финляндия	0,50	0,50	0,50
Франция	4,92	4,92	4,92
Хорватия	0,07	0,07	0,07
Центральноафриканская Республика	0,06	0,06	0,06
Чад	0,06	0,06	0,06
Черногория	0,06	0,06	0,06
Чешская Республика	0,27	0,27	0,27
Чили	0,28	0,28	0,28
Швейцария	0,95	0,95	0,95
Швеция	0,74	0,74	0,74
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	0,08	0,08	0,08
Южная Африка	0,42	0,42	0,42
Ямайка	0,06	0,06	0,06
Япония	9,08	9,08	9,08
	100,00	100,00	100,00

A38-26. Взносы в Общий фонд за 2014, 2015 и 2016 годы

Ассамблея,

1. *постановляет*, что суммы взносов государств-членов в 2014, 2015 и 2016 годах, вносимые ими согласно статье 61 главы XII Конвенции, определяются в соответствии со шкалой взносов, приведенной в добавлении к документу A38-WP/93, AD/13.

	2014 %	*2015* %	*2016* %
Австралия	1,83	1,83	1,83
Австрия	0,65	0,65	0,65
Азербайджан	0,06	0,06	0,06
Албания	0,06	0,06	0,06
Алжир	0,11	0,11	0,11
Ангола	0,06	0,06	0,06

	2014 %	2015 %	2016 %
Андорра	0,06	0,06	0,06
Антигуа и Барбуда	0,06	0,06	0,06
Аргентина	0,37	0,37	0,37
Армения	0,06	0,06	0,06
Афганистан	0,06	0,06	0,06
Багамские Острова	0,06	0,06	0,06
Бангладеш	0,06	0,06	0,06
Барбадос	0,06	0,06	0,06
Бахрейн	0,12	0,12	0,12
Беларусь	0,06	0,06	0,06
Белиз	0,06	0,06	0,06
Бельгия	0,76	0,76	0,76
Бенин	0,06	0,06	0,06
Болгария	0,06	0,06	0,06
Боливия (Многонациональное Государство)	0,06	0,06	0,06
Босния и Герцеговина	0,06	0,06	0,06
Ботсвана	0,06	0,06	0,06
Бразилия	2,31	2,31	2,31
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	0,26	0,26	0,26
Венесуэла (Боливарианская Республика)	0,44	0,44	0,44
Вьетнам	0,13	0,13	0,13
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	6,06	6,06	6,06
Гондурас	0,06	0,06	0,06
Гренада	0,06	0,06	0,06
Греция	0,47	0,47	0,47

	2014 %	2015 %	2016 %
Грузия	0,06	0,06	0,06
Дания	0,52	0,52	0,52
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	0,20	0,20	0,20
Замбия	0,06	0,06	0,06
Зимбабве	0,06	0,06	0,06
Израиль	0,40	0,40	0,40
Индия	0,85	0,85	0,85
Индонезия	0,44	0,44	0,44
Иордания	0,07	0,07	0,07
Ирак	0,06	0,06	0,06
Иран (Исламская Республика)	0,30	0,30	0,30
Ирландия	0,67	0,67	0,67
Исландия	0,06	0,06	0,06
Испания	2,47	2,47	2,47
Италия	3,22	3,22	3,22
Йемен	0,06	0,06	0,06
Кабо-Верде	0,06	0,06	0,06
Казахстан	0,11	0,11	0,11
Камбоджа	0,06	0,06	0,06
Камерун	0,06	0,06	0,06
Канада	2,58	2,58	2,58
Катар	0,64	0,64	0,64
Кения	0,06	0,06	0,06
Кипр	0,06	0,06	0,06
Кирибати	0,06	0,06	0,06
Китай	5,83	5,83	5,83
Колумбия	0,30	0,30	0,30
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	0,24	0,24	0,24
Кыргызстан	0,06	0,06	0,06
Лаосская Народно-Демократическая Республика	0,06	0,06	0,06
Латвия	0,06	0,06	0,06

	2014 %	2015 %	2016 %
Лесото	0,06	0,06	0,06
Либерия	0,06	0,06	0,06
Ливан	0,06	0,06	0,06
Ливия	0,12	0,12	0,12
Литва	0,06	0,06	0,06
Люксембург	0,27	0,27	0,27
Маврикий	0,06	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	0,51	0,51
Мали	0,06	0,06	0,06
Мальдивы	0,06	0,06	0,06
Мальта	0,06	0,06	0,06
Марокко	0,12	0,12	0,12
Маршалловы Острова	0,06	0,06	0,06
Мексика	1,36	1,36	1,36
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	0,07	0,07	0,07
Нидерланды	1,60	1,60	1,60
Никарагуа	0,06	0,06	0,06
Новая Зеландия	0,30	0,30	0,30
Норвегия	0,68	0,68	0,68
Объединенная Республика Танзания	0,06	0,06	0,06
Объединенные Арабские Эмираты	1,80	1,80	1,80
Оман	0,11	0,11	0,11
Острова Кука	0,06	0,06	0,06
Пакистан	0,15	0,15	0,15
Палау	0,06	0,06	0,06
Панама	0,07	0,07	0,07
Папуа – Новая Гвинея	0,06	0,06	0,06
Парагвай	0,06	0,06	0,06

	2014 %	2015 %	2016 %
Перу	0,13	0,13	0,13
Польша	0,66	0,66	0,66
Португалия	0,46	0,46	0,46
Республика Корея	2,18	2,18	2,18
Республика Молдова	0,06	0,06	0,06
Российская Федерация	2,21	2,21	2,21
Руанда	0,06	0,06	0,06
Румыния	0,18	0,18	0,18
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	0,85	0,85	0,85
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	1,03	1,03	1,03
Сирийская Арабская Республика	0,06	0,06	0,06
Словакия	0,12	0,12	0,12
Словения	0,07	0,07	0,07
Соединенное Королевство	4,77	4,77	4,77
Соединенные Штаты Америки	22,07	22,07	22,07
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	0,55	0,55	0,55
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	1,31	1,31	1,31

	2014 *%*	*2015* *%*	*2016* *%*
Уганда	0,06	0,06	0,06
Узбекистан	0,06	0,06	0,06
Украина	0,12	0,12	0,12
Уругвай	0,06	0,06	0,06
Фиджи	0,06	0,06	0,06
Филиппины	0,24	0,24	0,24
Финляндия	0,48	0,48	0,48
Франция	4,59	4,59	4,59
Хорватия	0,09	0,09	0,09
Центральноафриканская Республика	0,06	0,06	0,06
Чад	0,06	0,06	0,06
Черногория	0,06	0,06	0,06
Чешская Республика	0,29	0,29	0,29
Чили	0,37	0,37	0,37
Швейцария	0,95	0,95	0,95
Швеция	0,69	0,69	0,69
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	0,14	0,14	0,14
Южная Африка	0,41	0,41	0,41
Южный Судан	0,06	0,06	0,06
Ямайка	0,06	0,06	0,06
Япония	8,07	8,07	8,07
	100,00	100,00	100,00

A39-32. Взносы в Общий фонд за 2017, 2018 и 2019 гг.

Ассамблея:

постановляет, что суммы, начисляемые государствам-членам в качестве взносов за 2017, 2018 и 2019 гг. в соответствии со статьей 61 главы XII Конвенции, определяются согласно приведенной ниже шкале.

	2017 %	2018 %	2019 %
Австралия	2,06	2,06	2,06
Австрия	0,60	0,60	0,60
Азербайджан	0,06	0,06	0,06
Албания	0,06	0,06	0,06
Алжир	0,13	0,13	0,13
Ангола	0,09	0,09	0,09
Андорра	0,06	0,06	0,06
Антигуа и Барбуда	0,06	0,06	0,06
Аргентина	0,69	0,69	0,69
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	0,09	0,09	0,09
Беларусь	0,06	0,06	0,06
Белиз	0,06	0,06	0,06
Бельгия	0,76	0,76	0,76
Бенин	0,06	0,06	0,06
Болгария	0,06	0,06	0,06
Боливия (Многонациональное Государство)	0,06	0,06	0,06
Босния и Герцеговина	0,06	0,06	0,06
Ботсвана	0,06	0,06	0,06
Бразилия	2,94	2,94	2,94
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	0,18	0,18	0,18
Венесуэла (Боливарианская Республика)	0,41	0,41	0,41
Вьетнам	0,14	0,14	0,14
Габон	0,06	0,06	0,06
Гайана	0,06	0,06	0,06

	2017 %	2018 %	2019 %
Гаити	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	5,48	5,48	5,48
Гондурас	0,06	0,06	0,06
Гренада	0,06	0,06	0,06
Греция	0,35	0,35	0,35
Грузия	0,06	0,06	0,06
Дания	0,45	0,45	0,45
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	0,22	0,22	0,22
Замбия	0,06	0,06	0,06
Зимбабве	0,06	0,06	0,06
Йемен	0,06	0,06	0,06
Израиль	0,41	0,41	0,41
Индия	0,85	0,85	0,85
Индонезия	0,55	0,55	0,55
Иордания	0,06	0,06	0,06
Ирак	0,09	0,09	0,09
Иран (Исламская Республика)	0,38	0,38	0,38
Ирландия	0,60	0,60	0,60
Исландия	0,06	0,06	0,06
Испания	2,03	2,03	2,03
Италия	2,75	2,75	2,75
Кабо-Верде	0,06	0,06	0,06
Казахстан	0,17	0,17	0,17
Камбоджа	0,06	0,06	0,06
Камерун	0,06	0,06	0,06
Канада	2,61	2,61	2,61
Катар	0,83	0,83	0,83

	2017 %	2018 %	2019 %
Кения	0,07	0,07	0,07
Кипр	0,06	0,06	0,06
Кирибати	0,06	0,06	0,06
Китай	7,95	7,95	7,95
Колумбия	0,31	0,31	0,31
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	0,25	0,25	0,25
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
Ливия	0,11	0,11	0,11
Литва	0,06	0,06	0,06
Люксембург	0,27	0,27	0,27
Маврикий	0,06	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	0,60	0,60	0,60
Мали	0,06	0,06	0,06
Мальдивы	0,06	0,06	0,06
Мальта	0,06	0,06	0,06
Марокко	0,11	0,11	0,11
Маршалловы Острова	0,06	0,06	0,06
Мексика	1,16	1,16	1,16
Микронезия (Федеративные Штаты)	0,06	0,06	0,06
Мозамбик	0,06	0,06	0,06
Монако	0,06	0,06	0,06

	2017 %	2018 %	2019 %
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	0,16	0,16	0,16
Нидерланды	1,58	1,58	1,58
Никарагуа	0,06	0,06	0,06
Новая Зеландия	0,31	0,31	0,31
Норвегия	0,76	0,76	0,76
Объединенная Республика Танзания	0,06	0,06	0,06
Объединенные Арабские Эмираты	2,25	2,25	2,25
Оман	0,13	0,13	0,13
Острова Кука	0,06	0,06	0,06
Пакистан	0,13	0,13	0,13
Палау	0,06	0,06	0,06
Панама	0,12	0,12	0,12
Папуа – Новая Гвинея	0,06	0,06	0,06
Парагвай	0,06	0,06	0,06
Перу	0,16	0,16	0,16
Польша	0,62	0,62	0,62
Португалия	0,41	0,41	0,41
Республика Корея	2,18	2,18	2,18
Республика Молдова	0,06	0,06	0,06
Российская Федерация	2,77	2,77	2,77
Руанда	0,06	0,06	0,06
Румыния	0,14	0,14	0,14
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	1,12	1,12	1,12
Свазиленд	0,06	0,06	0,06
Сейшельские Острова	0,06	0,06	0,06

	2017 %	2018 %	2019 %
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	1,01	1,01	1,01
Сирийская Арабская Республика	0,06	0,06	0,06
Словакия	0,11	0,11	0,11
Словения	0,06	0,06	0,06
Соединенное Королевство	4,27	4,27	4,27
Соединенные Штаты Америки	20,24	20,24	20,24
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	0,59	0,59	0,59
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	1,30	1,30	1,30
Уганда	0,06	0,06	0,06
Узбекистан	0,06	0,06	0,06
Украина	0,10	0,10	0,10
Уругвай	0,06	0,06	0,06
Фиджи	0,06	0,06	0,06
Филиппины	0,30	0,30	0,30
Финляндия	0,43	0,43	0,43
Франция	4,13	4,13	4,13
Хорватия	0,07	0,07	0,07
Центральноафриканская Республика	0,06	0,06	0,06

	2017 %	2018 %	2019 %
Чад	0,06	0,06	0,06
Черногория	0,06	0,06	0,06
Чехия	0,27	0,27	0,27
Чили	0,42	0,42	0,42
Швейцария	1,04	1,04	1,04
Швеция	0,71	0,71	0,71
Шри-Ланка	0,08	0,08	0,08
Эквадор	0,07	0,07	0,07
Экваториальная Гвинея	0,06	0,06	0,06
Эритрея	0,06	0,06	0,06
Эстония	0,06	0,06	0,06
Эфиопия	0,16	0,16	0,16
Южная Африка	0,39	0,39	0,39
Южный Судан	0,06	0,06	0,06
Ямайка	0,06	0,06	0,06
Япония	7,50	7,50	7,50
	100,00	100,00	100,00

БЮДЖЕТЫ

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 e) 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 раздельно 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 00
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.

A37-26. Бюджеты на 2011, 2012 и 2013 годы

A. *Ассамблея*, в отношении бюджета на 2011–2012–2013 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 2011, 2012 и 2013 финансовые годы;

2. в соответствии со статьями 49 e) 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 (кан. долл.) ежегодные показатели бюджета AOSC на 2011, 2012 и 2013 годы представляют собой лишь предварительные бюджетные сметы:

2011	**2012**	**2013**
10 700 000	11 000 000	11 600 000

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 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.

C. *Ассамблея*, в отношении Регулярной программы:

постановляет:

1. на 2011, 2012 и 2013 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, требующие выделения ассигнований, раздельно по каждому году:

Программа	2011	2012	2013	Всего
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	22 815 000	23 437 000	24 913 000	71 165 000
АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ	13 403 000	13 771 000	13 866 000	41 040 000
ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	11 431 000	11 843 000	12 311 000	35 585 000
Поддержка Программы	19 748 000	20 714 000	22 143 000	62 605 000
Управление и администрация	13 265 000	13 475 000	14 080 000	40 820 000
Управление и администрация – руководящие органы	6 932 000	7 004 000	7 951 000	21 887 000
ВСЕГО, САНКЦИОНИРОВАННЫЕ АССИГНОВАНИЯ	**87 594 000**	**90 244 000**	**95 264 000**	**273 102 000**
Оперативные	86 555 000	89 554 000	94 681 000	270 790 000
Капитальные	1 039 000	690 000	583 000	2 312 000

2. отдельные ежегодные общие суммы санкционированных ассигнований должны финансироваться в канадских долларах в соответствии с Финансовыми положениями из следующих средств:

		2011	2012	2013	Всего
a)	Взносы государств	82 024 000	84 256 000	88 727 000	255 007 000
b)	Перенос из излишка ФГДД	4 370 000	4 688 000	5 082 000	14 140 000
c)	Разные поступления	1 200 000	1 300 000	1 455 000	3 955 000
	ВСЕГО:	**87 594 000**	**90 244 000**	**95 264 000**	**273 102 000**

3. на 2011, 2012 и 2013 финансовые годы настоящим санкционируются на покрытие расходов на нужды Регулярной программы в соответствии с Финансовыми положениями и при условии соблюдения положений настоящей резолюции следующие дополнительные суммы в канадских долларах, требующие выделения ассигнований, которые должны финансироваться без увеличения взносов государств за счет возмещения из Фонда AOSC в размере 5 311 500 долл. и переноса со счета системы стимулирования ликвидации задолженности в размере 2 202 200 долл., раздельно по каждому году:

Программа	2011	2012	2013	Всего
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	119 000	977 000	888 000	1 984 000
АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ	71 000	73 000	76 000	220 000
ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ И УСТОЙЧИВОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	48 000	49 000	51 000	148 000
Поддержка Программы	387 000	399 000	425 000	1 211 000
Управление и администрация	1 262 000	1 295 000	1 349 000	3 906 000
Управление и администрация – руководящие органы	14 000	15 000	16 000	45 000
ВСЕГО, САНКЦИОНИРОВАННЫЕ АССИГНОВАНИЯ	**1 901 000**	**2 808 000**	**2 805 000**	**7 514 000**

A38-22. Бюджеты на 2014, 2015 и 2016 годы

A. *Ассамблея*, в отношении бюджета на 2014–2015–2016 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 2014, 2015 и 2016 финансовые годы;

2. в соответствии со статьями 49 e) 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 (кан. долл.) ежегодные показатели бюджета AOSC на 2014, 2015 и 2016 годы представляют собой лишь ориентировочные бюджетные сметы:

	2014	**2015**	**2016**
Сметные расходы	8 300 000	8 400 000	8 500 000

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 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.

C. *Ассамблея*, в отношении **Регулярной программы**:

постановляет:

1. на 2014, 2015 и 2016 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, требующие выделения ассигнований, раздельно по каждому году:

	2014	2015	2016	Всего
Стратегические цели				
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	23 219 000	24 097 000	24 721 000	72 037 000
АЭРОНАВИГАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ	17 353 000	17 628 000	18 353 000	53 334 000
АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ	8 903 000	9 148 000	9 342 000	27 393 000
ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	3 138 000	3 178 000	3 534 000	9 850 000
ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	4 474 000	4 557 000	5 129 000	14 160 000
Поддержка программы	12 651 000	12 767 000	13 136 000	38 554 000
Управление и администрация	15 581 000	15 788 000	16 078 000	47 447 000
Управление и администрация. Руководящие органы	7 433 000	7 574 000	8 756 000	23 763 000
ВСЕГО, САНКЦИОНИРОВАННЫЕ АССИГНОВАНИЯ	**92 752 000**	**94 737 000**	**99 049 000**	**286 538 000**
Оперативные	92 224 000	94 139 000	98 625 000	284 988 000
Капитальные	528 000	598 000	424 000	1 550 000

2. отдельные ежегодные общие суммы санкционированных ассигнований должны финансироваться в канадских долларах в соответствии с Финансовыми положениями из следующих средств:

		2014	2015	2016	Всего
a)	взносы государств	86 120 000	88 075 000	92 355 000	266 550 000
b)	возмещения из Фонда AOSC	1 231 000	1 260 000	1 291 000	3 782 000
c)	перенос из излишка ФГДД	5 082 000	5 082 000	5 082 000	15 246 000
d)	разные поступления	319 000	320 000	321 000	960 000
	ВСЕГО:	**92 752 000**	**94 737 000**	**99 049 000**	**286 538 000**

A39-37. Бюджеты на 2017, 2018 и 2019 годы

A. *Ассамблея* в отношении бюджета на 2017–2018–2019 годы *отмечает*, что:

1. в соответствии со статьей 61 Конвенции Совет представил, и Ассамблея рассмотрела ежегодные бюджетные сметы [ориентировочные сметы расходов на административное и оперативное обслуживание в рамках Программы технического сотрудничества (AOSC)] на 2017, 2018 и 2019 финансовые годы;

2. в соответствии со статьями 49 e) 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 (кан. долл.) ежегодные показатели бюджета AOSC на 2017, 2018 и 2019 годы представляют собой лишь предварительные бюджетные сметы:

	2017	**2018**	**2019**
Сметные расходы	9 560 000	9 700 000	9 930 000

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 покрываться в первую очередь за счет 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 том понимании, что последующая корректировка ориентировочных бюджетных смет осуществляется в рамках ежегодных бюджетных смет AOSC в соответствии с положениями статьи IX Финансовых положений.

C. *Ассамблея*, в отношении **Регулярной программы**:

постановляет:

1. на 2017, 2018 и 2019 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, требующие выделения ассигнований, раздельно по каждому году:

	2017	2018	2019	Итого
Стратегические цели (программы)				
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	22 962 000	23 181 000	24 008 000	70 151 000
АЭРОНАВИГАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ	14 627 000	15 116 000	15 320 000	45 063 000
АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ	8 773 000	8 878 000	9 173 000	26 824 000
ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	3 112 000	3 182 000	3 494 000	9 788 000
ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	3 432 000	3 484 000	3 883 000	10 799 000
Поддержка программы	30 957 000	31 774 000	34 076 000	96 807 000
Управление и администрация	13 779 000	14 253 000	14 589 000	42 621 000
ВСЕГО, ПРЕДЛАГАЕМЫЕ АССИГНОВАНИЯ	**97 642 000**	**99 868 000**	**104 543 000**	**302 053 000**
Оперативные	96 568 000	98 922 000	103 778 000	299 268 000
Капитальные	1 074 000	946 000	765 000	2 785 000

2. отдельные ежегодные общие суммы санкционированных ассигнований должны финансироваться в канадских долларах в соответствии с Финансовыми положениями из следующих средств:

	2017	2018	2019	Итого
a) Взносы государств	89 344 000	91 540 000	96 181 000	277 065 000
b) Возмещение из Фонда AOSC	1 202 000	1 202 000	1 202 000	3 606 000
c) Перенос из излишка ФГДД	6 415 000	6 415 000	6 416 000	19 246 000
d) Перенос системы стимулирования погашения задолженности за длительный срок	333 000	333 000	334 000	1 000 000
e) Разные поступления	348 000	378 000	410 000	1 136 000
ИТОГО:	**97 642 000**	**99 868 000**	**104 543 000**	**302 053 000**

ФОНД ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ

A39-33. Фонд оборотных средств

Ассамблея:

1. *отмечает, что:*

a) в соответствии с резолюцией A38-27 Совет представил доклад о достаточности объема Фонда оборотных средств и сответствующих полномочиях на производство займов, и Ассамблея рассмотрела этот вопрос;

b) накопление задолженности по взносам, наряду с задержками с выплатой взносов за текущий год, продолжают создавать препятствия на пути к выполнению программы работы и обстановку финансовой неопределенности;

c) учитывая прошлые тенденции, риск того, что объема Фонда оборотных средств может оказаться недостаточно для финансирования потребностей в обозримом будущем, ограничен;

d) опыт показал, что, как правило, 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 государствами-членами своих финансовых обязательств по Конвенции ведет к потенциальному финансовому кризису в Организации, который может отразиться на всех государствах-членах;

e) до тех пор, пока объем поступлений денежной наличности будет оставаться неопределенным, ИКАО будет нуждаться в Фонде оборотных средств в качестве резервного источника, который она может использовать для погашения неизбежных денежных обязательств;

f) в феврале 2016 года Совет рассмотрел финансовое положение Организации и объем Фонда оборотных средств и отметил, что необходимости использования Фонда оборотных средств в 2015 году не возникло.

2. *постановляет*, что:

a) объем Фонда оборотных средств сохраняется на уровне 8,0 млн долл. США;

b) каждый год не позднее ноября 2017, 2018 и 2019 гг. Совет продолжает рассматривать 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 10,0 млн долл. США 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 в любое время не должна превышать 3,0 млн кан. 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 2016, 2017 и 2018 гг.;

ii) о том, указывает ли финансовое состояние Общего фонда и Фонда оборотных средств на необходимость производить начисления на государства-члены ввиду дефицита наличности, вызванного задолженностью по взносам;

iii) об адекватности суммы, предусматриваемой полномочиями производить займы;

f) резолюция A38-27 утрачивает силу и заменяется настоящей резолюцией;

3. *настоятельно призывает:*

a) все государства-члены 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;

b) государства-члены, имеющие задолженность, выполнить свои обязательства перед Организацией в кратчайшие сроки, как это предусматривается резолюцией A39-31.

A38-23. 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 государства-члена при условии утверждения или изменения на следующей очередной сессии Ассамблеи;

b) Совет предпринял соответствующие действия в отношении государства, которое стало членом Международной организации гражданской авиации после 37-й сессии Ассамблеи и взносы которого исчислялись, как это указано ниже;

2. *подтверждает* действия Совета в отношении исчисления взноса и авансовых платежей в Фонд оборотных средств следующего государства по указанным процентным ставкам, при этом такая ставка взноса должна применяться начиная с указанных ниже дат:

Название нового государства-члена	Дата начала членства	Дата, с которой начисляется взнос	Ставка взноса
Южный Судан	10 ноября 2011 года	1 декабря 2011 года	0,06 %

ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ВЗНОСАМ

A39-31. Выполнение государствами-членами 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 государства-члена, которое не выполняет в пределах разумного срока своих финансовых обязательств перед Организацией,

принимая во внимание, что согласно статье 6.5 a) *Финансовых положений ИКАО* взносы государств-членов считаются причитающимися и подлежащими выплате полностью первого числа финансового года, к которому они относятся, и статье 6.5 b), где говорится, что любой невыплаченный остаток на 1 января следующего финансового года считается задолженностью за один год,

отмечая, что задержки с уплатой взносов за текущий год являются препятствием для выполнения программы работы и создают серьезные трудности с движением наличности,

настоятельно призывает все государства-члены, имеющие задолженность, принять соответствующие меры для ликвидации своей задолженности,

настоятельно призывает все государства-члены и в особенности государства, избранные в Совет, принять все необходимые меры по своевременной уплате своих взносов,

постановляет, что с 1 января 2017 года:

1. всем государствам-членам следует признать необходимость выплачивать свои взносы в начале того года, за который они причитаются, с тем чтобы Организации не приходилось использовать Фонд оборотных средств для покрытия дефицита средств;

2. Генеральному секретарю поручается направлять всем государствам-членам не менее трех раз в год шкалу взносов с указанием текущих сумм, причитающихся за текущий год до 31 декабря предыдущего года;

3. Совет наделяется полномочиями обсуждать и заключать договоренности с государствами-членами, 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 государствам-членам, 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 5 % от суммы задолженности;

b) заключить в течение 6 мес с даты указанной выше в подпункте a) выплаты, 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, т. е.,

применительно к государствам-членам, которые Организация Объединенных Наций относит к категории наименее развитых стран;

5. Совету следует еще больше активизировать проводимую в настоящее время политику, предлагающую государствам-членам, имеющим задолженность, вносить предложения по ее урегулированию в целях ликвидации долгосрочной задолженности по взносам в соответствии с вышеизложенными положениями пункта 4 постановляющей части, полностью учитывая экономическое положение соответствующих государств, включая предусмотренную положениями статьи 6.6 Финансовых положений возможность выплаты в других валютах в той мере, в какой Генеральный секретарь может использовать такие валюты;

6. приостанавливается право голоса в Ассамблее тех государств-членов, задолженность которых равняется общей сумме начисленных взносов за три предыдущих финансовых года или превышает ее, и тех государств-членов, которые не соблюдают соглашений, заключенных в соответствии с пунктом 4 b) постановляющей части выше; приостановление права голоса отменяется немедленно после выплаты причитающихся сумм и сумм, предусмотренных соглашениями;

7. приостанавливается право голоса в Совете тех государств-членов, у которых имеется задолженность по начисленным годовым взносам или их части более чем за 18 мес; приостановление права голоса отменяется немедленно после выплаты причитающихся сумм;

8. право голоса государства-члена, приостановленное в соответствии с пунктом 6 постановляющей части, может быть также восстановлено на основании решения Ассамблеи или Совета, если:

a) оно уже заключило с Советом соглашение, предусматривающее урегулирование 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;

9. любое государство, право голоса которого было приостановлено Ассамблеей в соответствии со статьей 62 Конвенции, может добиться его восстановления Советом в соответствии с условиями, оговоренными в пункте 8 a) постановляющей части выше, при условии, что с его стороны была продемонстрирована готовность достичь справедливого урегулирования его финансовых обязательств перед Организацией;

10. вводятся следующие дополнительные меры в отношении государств-членов, право голоса которых приостановлено в соответствии со статьей 62 Конвенции:

a) потеря права проводить на своей территории совещания, конференции, практикумы и семинары, которые полностью или частично финансируются из бюджета Регулярной программы;

b) право получать бесплатно только ту документацию, которая предоставляется государствам, не являющимся государствами-членами, включая документацию на электронных носителях, и любые другие документы, которые необходимы для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации;

c) потеря их кандидатами или представителями права избираться на какой-либо пост;

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 не достигли этого уровня;

e) потеря права участвовать в ознакомительном курсе ИКАО;

11. правом избрания в Совет, комитеты и органы будут обладать только государства, не имеющие невыплаченной задолженности по взносам, помимо задолженности за текущий год;

12. Генеральному секретарю поручается докладывать Совету о любом государстве, право голоса которого считается приостановленным, и о любой отмене приостановления права голоса согласно пунктам 6 и 7 постановляющей части, а также о любой потере права избираться в Совет, комитеты и органы согласно статье 11, и соответственно применять меры, предусматриваемые в пункте 10 постановляющей части;

13. настоящая резолюция заменяет резолюцию A38-24.

A38-25. Стимулирование погашения задолженности за длительный срок

Ассамблея,

ссылаясь на выражавшуюся на предыдущих сессиях Ассамблеи обеспокоенность ростом задолженности по взносам,

вновь заявляя о необходимости уплаты всеми государствами-членами своих взносов к той дате, на которую они причитаются,

принимая к сведению, что в соответствии с резолюцией A38-24 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 государств-членов, 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 государств-членов, которые на дату распределения излишка уплатили свои взносы за финансовые годы, за которые этот излишек определен, и прекращать право на получение излишка государств, имеющих задолженность за соответствующие годы, за исключением государств, заключивших соглашения и выполняющих условия своих соглашений;

2. государства-члены, 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, при наличии излишка наличности, только та часть выплаты, поступающей от государства-члена, которая превышает сумму взносов за три предыдущих года и всех частичных выплат, причитающихся по соглашениям, заключенным в соответствии с пунктом 4 постановляющей части резолюции A37-32 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 за влиянием 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 A35-27.

A34-1. Использование средств с отдельного счета, открытого согласно пункту 3 постановляющей части резолюции A33-27 Ассамблеи

Ассамблея,

отмечая, что согласно пункту 3 постановляющей части резолюции A33-27 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 A33-10 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 a) пункта 5 постановляющей части резолюции A33-10 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 A33-27, 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 A33-27 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.

A39-33. Фонд оборотных средств

СЧЕТА И РЕВИЗИЯ

A37-30. Утверждение счетов Организации за 2007, 2008 и 2009 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним

Ассамблея,

принимая во внимание, что счета Организации за 2007, 2008 и 2009 финансовые годы и ревизионные отчеты по ним, представленные Генеральным ревизором Канады (за 2007 год) и Счетной палатой Франции (за 2008 и 2009 гг.) – членами Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающими 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,

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 2007 финансовый год, а также замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

2. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 2008 финансовый год, а также замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

3. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 2009 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 2007 финансовый год;

5. *утверждает* проверенные счета за 2008 финансовый год;

6. *утверждает* проверенные счета за 2009 финансовый год.

A38-29. Утверждение счетов Организации за 2010, 2011 и 2012 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизоров по ним

Ассамблея,

принимая во внимание, что счета Организации за 2010, 2011 и 2012 финансовые годы и доклады ревизоров по ним, представленные Счетной палатой Франции – членом Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающей в качестве внешнего ревизора ИКАО, были представлены Ассамблее после распространения среди государств-членов,

принимая во внимание, что Совет рассмотрел доклады ревизоров и представил их на рассмотрение Ассамблее,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 49 f) главы VIII Конвенции расходы были рассмотрены,

1. *принимает к сведению* доклады внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также замечания Генерального секретаря по докладу внешнего ревизора за 2010 финансовый год;

2. *принимает к сведению* доклады внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также замечания Генерального секретаря по докладу внешнего ревизора за 2011 финансовый год;

3. *принимает к сведению* доклады внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также замечания Генерального секретаря по докладу внешнего ревизора за 2012 финансовый год;

4. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2010 финансовый год;

5. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2011 финансовый год;

6. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2012 финансовый год.

A39-35. Утверждение счетов Организации за 2013, 2014 и 2015 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним

Ассамблея,

принимая во внимание, что счета Организации за 2013, 2014 и 2015 финансовые годы и ревизионные отчеты по ним, представленные Счетной палатой Франции (2013) и Счетной палатой Италии (2014 и 2015 годы) – членами Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающими в качестве внешнего ревизора ИКАО, были представлены Ассамблее после предоставления их государствам-членам,

принимая во внимание, что Совет изучил ревизионные отчеты и представил их на рассмотрение Ассамблее, и

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 49 f) главы VIII Конвенции расходы были рассмотрены,

1. *принимает к сведению* доклады внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также замечания Генерального секретаря по докладу внешнего ревизора за 2013 финансовый год;

2. *принимает к сведению* доклады внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также замечания Генерального секретаря по докладу внешнего ревизора за 2014 финансовый год;

3. *принимает к сведению* доклады внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также замечания Генерального секретаря по докладу внешнего ревизора за 2015 финансовый год;

4. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2013 финансовый год;

5. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2014 финансовый год;

6. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2015 финансовый год.

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.

A37-31. 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 утвердил продление назначения первого председателя Счетной палаты внешним ревизором ИКАО на 2011, 2012 и 2013 годы с тем же гонораром, что и в текущем трехлетии.

2. *Подтверждает* предпринятые Советом действия по назначению г-на Дидье Миго, первого председателя Счетной палаты, внешним ревизором ИКАО на 2011, 2012 и 2013 финансовые годы.

A38-30. 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 государствами-членами в 2013 году кандидатуры и в соответствии с финансовым положением 13.1 утвердил назначение г-на Джузеппе Колиандро, президента Счетной палаты по общественным и международным вопросам Суда счетов, члена Группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, внешним ревизором ИКАО применительно к счетам за 2014, 2015 и 2016 финансовые годы;

2. выражает свою признательность Первому президенту Счетной палаты Франции г-ну Дидье Миго за высокое качество предоставленных им услуг Организации в качестве внешнего ревизора (2008–2013 гг.) и за оказанную им в духе сотрудничества эффективную помощь должностным лицам и органам ИКАО в период пребывания его в этой должности;

3. *подтверждает* предпринятые Советом действия по назначению г-на Джузеппе Колиандро, президента Счетной палаты по общественным и международным вопросам Суда счетов, внешним ревизором ИКАО применительно к счетам за 2014, 2015 и 2016 финансовые годы.

A39-36. 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 утверждает продление срока назначения президента Счетной палаты в качестве внешнего ревизора ИКАО на 2017, 2018 и 2019 годы.

2. *подтверждает* предпринятые Советом действия по назначению президента Счетной палаты Италии г-на Рафаэля Скуитьери внешним ревизором ИКАО на 2017, 2018 и 2019 финансовые годы.

РАЗНОЕ

A36-39. Исследование по вопросу распределения расходов между Фондом расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) 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 связных 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 A31-2 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 связные 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. *поручает* 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 A

ОГОВОРКИ К РЕЗОЛЮЦИЯМ, ПРИНЯТЫМ АССАМБЛЕЕЙ ИКАО

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 A39-2	Индия	Преамбула
	Аргентина, Венесуэла (Боливарианская Республика), Индия, Китай, Российская Федерация, Саудовская Аравия	Руководящий принцип 6
	Соединенные Штаты Америки	Приложение: руководящий принцип p)
Резолюция A39-3	Аргентина, Венесуэла (Боливарианская Республика)	Руководящие принципы 3, 4 и 5
	Индия	Руководящие принципы 5 и 11
	Российская Федерация	Пункт 14 преамбулы и руководящие принципы 5, 9, 11, 18, 20 и 21

Добавление B

СПИСОК РЕЗОЛЮЦИЙ, ПОЛУЧЕННЫХ В РЕЗУЛЬТАТЕ СВЕДЕНИЯ ВОЕДИНО, С УКАЗАНИЕМ ИХ ИСТОЧНИКОВ

Резолюция	*В результате сведения воедино*
A16-6*	A4-20, A10-6, A12-8, A14-3, A15-4, A15-19
A16-9*	A12-5, A15-5, A15-8, добавление H
A16-10	A12-5, A15-5
A16-13	A4-6, A14-4
A16-14*	A2-8, A4-4, A10-9
A16-23*	A14-32, A15-19, A15-20
A16-26*	A1-44, A10-33
A16-27*	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23
A16-28*	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23
A16-29*	A2-15, A10-35, A12-21, A14-36
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, A18-9
A21-10*	A16-56, A18-7
A21-33*	A12-30, A18-24, A18-25, A19-3, A19-4, A19-5
A22-12*	A18-11, A21-19
A22-13*	A16-3, A18-12
A23-13	A18-16, A21-22, A22-28
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
A31-6*	A29-8, A29-9
A31-11*	A16-4, A22-12, A22-13, A22-14, пункты 1 c) и 3 a) 1) ii) постановляющей части, A22-15, A23-10, A28-3, A29-12
A31-15*	A7-6, A10-40, A16-36, A27-3
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, A31-13

* Утратила силу. Резолюции, утратившие силу, см. на сайте http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/resolutions.aspx.

Добавление C

СПИСОК РЕЗОЛЮЦИЙ, КОТОРЫЕ БЫЛИ СВЕДЕНЫ ВОЕДИНО, С УКАЗАНИЕМ ПОЛУЧЕННОЙ В РЕЗУЛЬТАТЕ РЕЗОЛЮЦИИ

Резолюция	*Сведена в*
A1-40	A16-30*
A1-44	A16-26*
A1-45	A16-32*
A2-8	A16-14*
A2-13	A16-33*
A2-15	A16-29*
A2-22	A16-32*
A4-4	A16-14*
A4-6	A16-13
A4-17	A16-33*
A4-20	A16-6*
A6-2	A16-56*
A7-1	A16-56*
A7-6	A31-15*
A8-7	A16-56*
A9-6	A16-56*
A10-6	A16-6*
A10-9	A16-14*
A10-33	A16-26*
A10-35	A16-27*, A16-28*, A16-29* и A16-30*
A10-38	A16-34*
A10-39	A16-36*
A10-40	A31-15*
A11-14	A16-54*
A12-5	A16-9* и A16-10
A12-8	A16-6*
A12-20	A16-34*
A12-21	A16-27*, A16-28*, A16-29* и A16-30*
A12-23	A16-36*
A12-30	A21-33*
A14-3	A16-6*
A14-4	A16-13
A14-32	A16-23*
A14-34	A18-20*
A14-35	A16-34
A14-36	A16-27*, A16-28*, A16-29* и A16-30*
A14-38	A16-36*
A14-48	A16-54*
A15-4	A16-6*
A15-5	A16-9* и A16-10
A15-8, добавление H	A16-9*
A15-17	A18-20*
A15-19	A16-6* и A16-23*
A15-20	A16-23*
A15-21	A16-42*
A15-23	A16-27* и A16-28*
A15-36	A16-54*
A16-3	A22-13*
A16-4	A31-11*
A16-36	A31-15*
A16-37	A21-9*
A16-56	A21-10*
A17-2	A21-9*
A17-3	A21-9*
A17-5	A26-7*
A17-6	A26-7*
A17-7	A26-7*
A17-8	A21-9*
A17-9	A26-7*
A17-10	A26-7*
A17-11	A26-7*
A17-13	A26-7*
A17-14	A26-7*
A17-16	A26-7*
A17-17	A26-7*
A17-23	A26-7*
A18-7	A21-10*
A18-9	A21-9*
A18-11	A22-12*
A18-12	A22-13*
A18-16	A23-13*
A18-24	A21-33*
A18-25	A21-33*
A19-3	A21-33*
A19-4	A21-33*
A19-5	A21-33*

* Утратила силу. Резолюции, утратившие силу, см. на сайте http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/resolutions.aspx.

Резолюции	*Сведена в*
A20-2	A26-7*
A21-9	A26-7*
A21-19	A22-12*
A21-22	A23-13
A22-12	A31-11
A22-13	A31-11
A22-14, пункты 1 c) и 3 a) 1) ii) постановляющей части	A31-11*
A22-15	A31-11*
A22-16	A26-7*
A22-17	A26-7*
A22-28	A23-13
A23-10	A31-11*
A23-21	A26-7*
A23-22	A26-7*
A24-18	A26-7*
A24-19	A26-7*
A27-3	A31-15*
A28-3	A31-11*
A29-8	A31-6*
A29-9	A31-6*
A29-12	A31-11*

* Утратила силу. Резолюции, утратившие силу, см. на сайте http://www.icao.int/Meetings/a39/Pages/resolutions.aspx.

Добавление D

ПРЕДМЕТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ ДЕЙСТВУЮЩИХ РЕЗОЛЮЦИЙ

Авиамаршруты: кроссполярные маршруты, использование: A36-14 (II-24)

Авиапочта: A39-15, добавление E (III-15)

Авиационная подготовка: A38-12, добавление D (II-9)

Авиационное страхование от военных рисков: помощь: A33-20 (V-13)

Авиационные происшествия
- помощь пострадавшим и их семьям: A39-27 (I-134)
- защита записей: A38-3 (I-130)
- расследование: A38-12, добавление N (II-22)

Алкоголь: злоупотребление: программы проверки: A33-12 (II-48)

Ассамблея
- правила процедуры: (I-31)
  - арабский текст: решение A25 (I-31)
  - русский текст: решение A22 (I-31)
- приглашения: A5-3 (I-33)
- резолюции, действующие: добавление E
- резолюции, действующие: предметный указатель: добавление D
- резолюции, оговорки: добавление A
- резолюции, сведение воедино: добавления B и C
- сессии, сроки созыва и место проведения: A8-1 (I-28); A16-13 (I-31); решение A22 (I-32)
- чрезвычайные сессии: A14-5 (I-30)

Африка
- Региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке: A38-7 (II-27)

Аэродромы
- *см*. Аэропорты

Аэронавигационная комиссия
- группы экспертов: A38-12, добавление B (II-8)
- использование языков: A22-29 (IX-2)
- состав: A38-13 (I-24)
- членство: A18-2 (I-23); A27-2 (I-25)

Аэронавигационное оборудование и обслуживание
осуществление: A22-19 (II-31); A39-22 (II-2); A38-12, добавление E (II-11)
поиск и спасание: A38-12, добавление H (II-15)
региональные планы и SUPPS: A38-12, добавление E (II-11)
совместное финансирование: A1-65 (IV-1)
экономическая обоснованность: A16-10 (IV-6)
SARPS и PANS: A39-22 (II-2)

Аэропорт Иерусалима: A21-7 (I-48); A23-5 (I-48)

Аэропорты
возобновление работы: A22-11 (VI-9)
обеспечение: A38-12, добавление J (II-18)
шум: A39-1, добавление E (I-74)

Аэропорты и аэронавигационное обслуживание: A39-15, добавление C (III-10)

Безопасность аэронавигации: A32-6 (I-51)

Безопасность полетов
ВПП: A37-6 (I-128)
единая стратегия устранения недостатков, связанных с безопасностью полетов: A39-14 (I-119)
защита информации и обработка данных A38-4 (II-36)
информация: кодекс поведения: A37-1 (I-62)
региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов: A39-14 (I-119)
сбор и обработка данных: A38-4 (II-36)
фонд (SAFE): A37-16 (I-125)
человеческий фактор: A38-12, добавление O (II-23)

Бюджеты
2008–2009–2010: A36-29 (X-28)
2011–2012–2013: A37-26 (X-31)
2014--2015-2016: A38-22 (X-33)

Взносы
выплата, задержки: A26-23 (X-6)
принципы: A36-31 (X-5)
шкала на 2008–2010 гг.: A36-32 (X-7)
шкала на 2011–2013 гг.: A37-27 (X-12)
шкала на 2014–2016 гг: A38-26 (X-17)

Внешний ревизор: A5-10 (X-45); A36-38 (X-46)
назначение: A36-38 (X-46); A37-31 (X-46), A38-30 (X-47)

Воздушное движение
координация, гражданские/военные воздушные суда: A38-12, добавление I (II-17)
обслуживание, разграничение воздушного пространства: A38-12, добавление G (II-13)

Воздушное право
конвенции: A39-11, добавление B (V-1)
преподавание: A39-11, добавление D (V-3)

Воздушные суда
аренда, фрахтование и обмен: A23-13 (II-44)
дезинсекция: A39-28 (I-104)
новые типы, системное планирование: A23-14 (II-42)
нормы проектирования: A33-11 (I-108)
сверхзвуковые: A39-1, добавление G (I-78)
шум: дозвуковые: A39-1, добавление D (I-72)
шум: политика и программы: A39-1, добавление C (I-70)

Воздушный транспорт
обслуживание: A27-13 (I-105)
сводное заявление: политика ИКАО: A39-15 (III-1)

Вторжение Ирака в Кувейт: авиационные последствия: A28-7 (I-50)

Глобальная связь "воздух – земля"
см. Связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения (CNS/ATM)

Глобальное планирование в целях обеспечения безопасности полетов: A39-12 (II-32)

Глобальное согласование правил: A29-3 (I-107)

Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках: A37-11 (II-38)

Глобальный аэронавигационный план (ГАНП): A39-12, добавление B (II-35)

Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП): A39-12, добавление A (II-34)

Гражданская авиация: влияние на окружающую среду: A39-1, добавление H (I-79)

Гражданские воздушные суда: ненадлежащее использование: декларация: A33-1 (VII-1)

Группы экспертов: A38-12, добавление B (II-8)

Дезинсекция воздушных судов: A39-28 (I-104)

Декларация по авиационной безопасности: A39-18, добавление H (VII-20)

Договаривающиеся государства
взаимоотношения с ИКАО: A1-14 (I-41); A1-15 (I-45); A2-26 (I-42); A2-27 (I-43)
выполнение финансовых обязательств
см. Задолженность
действия в отношении технического сотрудничества: A39-16 (VI-1)
набор персонала наземных служб: A38-12, добавление K (II-20)
сотрудничество, безопасность полетов гражданской авиации: A25-3 (I-13)
сотрудничество, возобновление работы аэропортов: A22-11 (VI-9)
сотрудничество: расследование авиационных происшествий: A38-12, добавление N (II-22)
участие в технической работе: A38-12, добавление L (II-20)

Доклады ревизоров: A38-30 (X-47); A38-29 (X-44)

Документация
публикация и распространение: A24-21 (IX-7)
рассылка: A3-5 (IX-8)

Задолженность:
стимулирование погашения: A38-25 (X-41)
урегулирование : A34-1 (X-42); A39-31 (X-39)

Замена галонов: A39-13 (II-50)

Защита международного общественного воздушного транспорта: A27-13 (I-105)

Звуковой удар: A39-1, добавление G (I-78)

Землепользование: планирование и организация: A39-1, добавление F (I-77)

Злоупотребление наркотическими веществами на рабочем месте:
наркотики и алкоголь: программа проверок: A33-12 (II-48)
роль ИКАО: A29-16 (II-47)

Издания: A1-54 (IX-6)

Изменение климата: A39-2 (I-81)

Израиль: A19-1 (I-46); A20-1 (I-47)

ИКАО
повышение эффективности: A31-2 (I-35); A32-1 (I-38); A33-3 (I-40)
политика в юридической области: A39-11 (V-1)
политика в юридической области: общая политика: A39-11, добавление A (V-1)
постоянная Штаб-квартира: A8-4 (I-33); A8-5 (I-34)
празднование 50-летия (1994): A29-1 (I-1)
членский состав: A1-3 (I-15); A1-9 (I-16)
эмблема и печать: A31-1 (I-41)

Инфекционные заболевания: защита и предотвращение:
воздушные путешествия: A37-13 (I-103)
пассажиры и экипажи: A35-12 (I-102)

Кадровая политика: A1-51 (VIII-1)

Качество воздуха: A39-1, добавление H (I-79)

Комиссия по международной гражданской службе: A21-12 (I-60)

Комитет по пенсионному фонду персонала: A3-9 (VIII-8)

Коммерческие права
см. Соглашения и договоры

Конвенция о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения:
статья IV: применение: A35-2 (VII-25)

Конвенция о международной гражданской авиации, 1944
см. Чикагская конвенция, 1944

Конвенции и протоколы:
Киотский протокол: A39-2 (I-81)
Монреальская конвенция: A39-9 (V-9)
Пекинская конвенция: A39-10 (V-9)
Пекинский протокол: A39-10 (V-9)

Контроль за обеспечением безопасности полетов
программа проверок: A32-11 (I-114); A33-9 (I-115); A37-5 (I-122)
совершенствование: A29-13 (I-113)

Конфликт интересов в гражданской авиации: A39-8 (V-7)

Космическое пространство: A29-11 (I-63)

Кубинское гражданское воздушное судно, акт диверсии и разрушения: A22-5 (I-49)

Летный экипаж, удостоверения о квалификации и свидетельства:
A38-12, добавление C (II-9)

Ливийский гражданский самолет, сбитый: A19-1 (I-46)

Международные документы, ИКАО
ратификация, статус: A39-11, добавление C (V-2)

Международный день мира: A24-1 (I-106)

Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП):
A34-1 (X-42)

Международные организации
взаимоотношения с ИКАО: A1-10 (I-53); A1-11 (I-53); A5-3 (I-33)
Организация Объединенных Наций
см. Организация Объединенных Наций

Межправительственная группа экспертов по изменению климата: A39-2 (I-81)

Мир и безопасность: A5-5 (I-56)

Налогообложение: A39-15, добавление B (III-9)

Наркотические средства
борьба с незаконными перевозками на авиационном транспорте: роль ИКАО:
A27-12 (I-99)
программа проверок: A33-12 (II-48)

Насильственное изменение курса и захват ливанского воздушного судна: A20-1 (I-47)

Недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры:
правонарушения: национальное законодательство: A39-11, добавление E (V-3)

Незаконное вмешательство
государства: действия: A39-18, добавление D (VII-13)
декларация Ассамблеи: A17-1 (VII-2)
международные организации: сотрудничество: A39-18, добавление H (VII-20)
международные юридические документы: A38-15, добавление B (VII-7)
ненадлежащее использование воздушных судов: декларация: A33-1 (VII-1)
общая политика: A39-18, добавление A (VII-5)
Совет: действия: A39-18, добавление G (VII-18)
технические меры по обеспечению безопасности: A39-18, добавление C (VII-8)
уничтожение воздушных судов в полете: A27-9 (VII-23); A33-1 (VII-1); A35-1 (I-51)
экспортный контроль за ПЗРК: A36-19 (VII-24)

Незаконный захват воздушных судов (*см.* также Незаконное вмешательство):
A39-18 (VII-7)

Объединенная инспекционная группа: A22-7 (I-59)

Ограничение курения: международные пассажирские рейсы: A29-15 (I-101)

Организация Объединенных Наций
взаимоотношения с ИКАО: A2-24 (I-55)
десятая годовщина: A9-16 (I-57)
пропуск-паспорт: A2-25 (I-55)
резолюция 222 (IX)A ЭКОСОС: A39-16, добавление A (VI-1)
соглашение с ИКАО: A1-2 (I-54)
Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН): A39-2 (I-81)

Организация освобождения Палестины: участие в ИКАО в качестве наблюдателя:
A22-6 (I-61)

Осуществление региональных планов:
безопасность полетов в Африке: A38-7 (II-27)
помощь и консультации: A22-19 (II-31); A38-12 (II-6)

Охрана окружающей среды
изменение климата: A39-2 (I-81)
инвазивные чужеродные виды, предотвращение: A36-21 (I-99)
общие положения: A39-1, добавление A (I-65)
политика и практика ИКАО: A39-1 (I-64); A39-2 (I-81)

Перегруженность аэропортов и воздушного пространства: A27-11 (II-43)

Перегруженность воздушного пространства
см. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства

План действий в области авиационной безопасности: финансовые взносы:
A36-18 (VII-22)

Поисково-спасательные службы: A38-12, добавление H (II-15)

Политика в области аэронавигации: A15-9 (II-2); A38-12 (II-6)

Политика в области общественной информации: A1-15 (I-45)

Помощь государствам (*см. также* Техническое сотрудничество)
командировки, технический секретариат: A38-12, добавление M (II-21)
осуществление региональных планов: A16-10 (IV-6); A22-19 (II-30); A38-12, добавление E (II-11)
осуществление SARPS и PANS: A39-22 (II-2)
персонал и оборудование, возобновление работы аэропортов: A22-11 (VI-9)
службы поиска и спасания: A38-12, добавление H (II-15)
финансирование региональных планов: A16-10 (IV-6)

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS)
выработка: A39-22 (II-2)
применение SARPS и PANS: A39-22 (II-2)
разработка: A39-22 (II-2)

Право договоров: Венская конвенция 1986 г.: подтверждение: A33-5 (I-45)

Привилегии и иммунитеты: A2-26 (I-42); A2-27 (I-43); A26-3 (I-44)

Приглашения принимать участие в работе сессий Ассамблеи в будущем: A5-3 (I-33)

Приостановление права голоса: A39-31 (X-39)

Прогнозирование и экономическое планирование: A39-15, добавление E (III-14)

Происшествия
материалы, относящиеся к происшествиям и инцидентам: неразглашение: A38-3 (I-130)
помощь пострадавшим и их семьям: A39-27 (I-134)
предотвращение: A38-3 (I-130)
расследование: A38-12, добавление N (II-22); A36-10 (I-128)

Пропуск-паспорт: A2-25 (I-55)

Радиотелефонная связь: английский язык: знание: A38-8 (II-49)

Радиочастотный спектр: политика ИКАО: A38-6 (I-132)

Различия (SARPS и PANS): A39-22 (II-2)

Расходы на административное и оперативное обслуживание: A36-39 (X-48)

Региональные бюро: секретариат: A38-12, добавление M (II-21)

Региональные дополнительные правила (SUPPS)
разработка: A38-12, добавление E (II-11);
осуществление: A38-12, добавление E (II-11)

Региональные организации: взаимоотношения с ИКАО: A37-21 (I-58)

Региональные организации гражданской авиации:
взаимоотношения с ИКАО: A27-17 (I-57); A37-21 (I-58)

Региональные планы
разработка: A38-12, добавление E (II-11);
добровольные взносы в форме оборудования и фондов: A39-16, добавление B (VI-4)
осуществление: A22-19 (II-30); A38-12, добавление E (II-11)
финансирование: A16-10 (IV-6)

Рейсы, выполняемые для оказания гуманитарной помощи: A29-14 (I-134)

Рекомендуемая практика
выработка: A39-22 (II-2)
определение: A39-22 (II-2)
применение: A39-22 (II-2)
разработка: A39-1, добавление B (I-68)

Российские гражданские воздушные суда, акты терроризма и уничтожения: A35-1 (I-51)

Сбалансированный подход
см. Шум

Сверхзвуковые воздушные суда
см. Воздушные суда

Свидетельства, летный экипаж: A21-24 (II-46); A38-12, добавление C (II-9)

Связь, навигация и наблюдение/организация воздушного движения (CNS/ATM)
глобальная навигационная спутниковая система (GNSS):
Хартия прав и обязательств государств: A32-19 (V-10)
осуществление: правовые аспекты: A32-20 (V-12); A39-11, добавление F (V-6)
глобальная связь "воздух – земля": юридические аспекты: A29-19 (I-14)
действия по реализации решений Конференции (1998): A32-12 (I-112)
правовые и институционные аспекты: A39-11, добавление F (V-6)
сводное заявление: политика и практика ИКАО: A35-15 (I-109)

Секретариат
гендерное равенство: A39-30 (VIII-5)
географическое представительство: A14-6 (VIII-4); A24-20 (VIII-4)
краткосрочные назначения: A14-6, пункт 2 (VIII-4)
назначение и продвижение по службе: A1-8 (VIII-7)
национальное распределение: A4-31 (VIII-3)
общая кадровая политика: A1-51 (VIII-1)
откомандирование: A1-51, пункт 3 (VIII-2)
политика в области набора: A14-6, пункты 2 и 3 (VIII-4)
привилегии и иммунитеты: A2-27 (I-43)
специалисты в области технической помощи: A39-16, добавление C (VI-6)
техническая работа: A38-12, добавление L (II-20)

Серповидноэритроцитная особенность: A21-24 (II-46)

Системы
планирование: A23-14 (II-42)

Совет
арбитражный орган: A1-23 (I-32)
обязанности государств-членов: A4-1 (I-23)
увеличение числа членов: A13-1 (I-17); A17A-1 (I-18); A21-2 (I-19); A28-1 (I-20); A28-2 (I-21); A39-4 (I-21)
чрезвычайная сессия: A24-5 (I-47)

Совещания
аэронавигационные: A38-12, добавление F (II-12)
документация: A3-5 (IX-8)
ИКАО, участие ООП в качестве наблюдателя: A22-6 (I-61)
неофициальные: A22-19, пункт c) (II-31)
подготовка и проведение: A11-16 (I-41)
региональные аэронавигационные совещания (RAN): A38-12, добавление F (II-12)
специализированные учреждения, приглашение представителей освободительных движений: решение A21 (I-61)

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-54)
пропуск-паспорт ООН: A2-25 (I-55)

Сотрудничество между Договаривающимися государствами:
безопасность полетов гражданской авиации: A25-3 (I-13)

Споры, урегулирование: A1-23 (I-32)

Сроки пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета: A38-21 (VIII-2)

Стандарты
разработка: A39-22 (II-2)
определение: A39-22 (II-2)
применение SARPS и PANS: A39-22 (II-2)

Статистика: A39-154, добавление D (III-12)

Стипендии и пособия на образование: A39-16, добавление B (VI-4)

Столкновения исправных воздушных судов с землей (CFIT)
программа по предотвращению: реализация: A31-9 (I-126)

Техническая работа: участие государств: A38-12, добавление L (II-20)

Техническое сотрудничество: A39-16 (VI-1)
программа: A39-16, добавление A (VI-1); A39-16, добавление C (VI-6)
финансирование: A39-16, добавление B (VI-4)

Торговля квотами на эмиссию: A39-1 (I-64)

Требования и меры по обеспечению авиационной безопасности
см. Незаконное вмешательство

Требования к знанию языка для ведения радиотелефонной связи: A38-8 (II-49)

Тренажерные устройства имитации полета (FSTD): A38-10 (II-52)

Угон воздушных судов
см. Незаконное вмешательство

Удостоверения
летная годность: A38-12, добавление C (II-9)
летный экипаж, квалификация и свидетельства: A21-24 (II-46); A38-12, добавление C (II-9)
иностранные эксплуатанты: A36-6 (I-117)

Сертификаты летной годности: A33-11 (I-108); A38-12, добавление C (II-9)

Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов: A32-11 (I-114); A33-9 (I-115); A37-5 (I-122)

Универсальная программа по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности:
A39-18, добавление E (VII-15)

Упрощение формальностей: A39-20 (III-15)

Условия найма наземного персонала: A38-12, добавление K (II-20)

Финансовые положения: A36-35 (X-1); A37-29 (X-2); A38-28 (X-2)

Фонд информационных и связных технологий (ИСТ): A33-24 (X-48); A35-32 (X-49)

Фонд оборотных средств: A39-33 (X-37)

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-8)
политика в отношении изменения: A4-3 (I-2)
статьи 48 a), 49 e) и 61 – сессии Ассамблеи: A8-1 (I-28)
статья 3 *bis* – включение: A25-1 (I-10); A25-2 (I-12); A27-1 (I-13)
статья 45 – постоянная Штаб-квартира: A8-4 (I-33); A8-5 (I-34)
статья 48 a) – чрезвычайные сессии Ассамблеи: A14-5 (I-30)
статья 50 a) – членский состав Совета: A13-1 (I-17); A17A-1 (I-18); A21-2 (I-19); A28-1 (I-20); A28-2 (I-21); A39-4 (I-21); A39-5 (I-22)
статья 56 – Аэронавигационная комиссия: A18-2 (I-23); A27-2 (I-25); A39-6 (I-26); A39-7 (I-27)
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-33); A8-5 (I-34)

Шум
сбалансированный подход: A39-1, добавление C (I-70)

Экономика авиаперевозчиков: A39-15, добавление A (III-3)

Экономическое развитие: A39-16 (VI-1)

Экономическое регулирование: A39-15, добавление A (III-3)

Эксперты
региональные бюро: A38-12, добавление M (II-21)
техническая помощь: A39-16 (VI-1)

Эмблема и печать ИКАО: A31-1 (I-41)

Эмиссия авиационных двигателей: A39-28 (I-104)

Юридический комитет: A7-5 (I-27)

Языки
арабский, расширение использования в ИКАО: решение A26: (IX-4); A29-21 (IX-4)
использование в ограниченном масштабе: решение A21 (IX-4)
использование на сессиях Ассамблеи: решение A23 (IX-4)
использование, Аэронавигационная комиссия: A22-29 (IX-2)
китайский, усиление использования в ИКАО: A31-16 (IX-5)
введение: решение A22 (IX-4)
обеспечение переводов: A22-30 (IX-2); A37-25 (IX-1)

GNSS
см. Связь, навигация, наблюдение/организация воздушного движения (CNS/ATM)

Добавление E

ИНДЕКС ДЕЙСТВУЮЩИХ РЕЗОЛЮЦИЙ*

(в порядке номеров)

Резолюция	*Страница*	*Резолюция*	*Страница*	*Резолюция*	*Страница*
A1-2	I-54	A13-1	I-17	A23-14	II-42
A1-3	I-15	A14-5	I-30	A24-1	I-106
A1-8	VIII-7	A14-6	VIII-4	A24-3	I-6
A1-9	I-16	A14-37	IV-5	A24-5	I-47
A1-10	I-53	A15-9	II-2	A24-20	VIII-4
A1-11	I-53	A16-10	IV-6	A24-21	IX-7
A1-14	I-41	A16-13	I-31	A25-1	I-10
A1-15	I-45	A16-16	I-4	A25-2	I-12
A1-23	I-32	A17-1	VII-2	A25-3	I-13
A1-51	VIII-1	A17A-1	I-18	A26-3	I-44
A1-54	IX-6	A18-2	I-23	A26-23	X-6
A1-65	IV-1	A19-1	I-46	A27-1	I-13
A2-24	I-55	A20-1	I-47	A27-2	I-25
A2-25	I-55	A21-2	I-19	A27-9	VII-23
A2-26	I-42	A21-7	I-48	A27-11	II-43
A2-27	I-43	A21-12	I-60	A27-12	I-99
A3-5	IX-8	A21-24	II-46	A27-13	I-105
A3-9	VIII-8	A22-2	I-4	A27-17	I-57
A4-1	I-23	A22-3	I-6	A28-1	I-20
A4-3	I-2	A22-5	I-49	A28-2	I-21
A4-31	VIII-3	A22-6	I-61	A28-7	I-50
A5-3	I-33	A22-7	I-59	A29-1	I-1
A5-5	I-56	A22-11	VI-9	A29-3	I-107
A5-10	X-45	A22-19	II-31	A29-11	I-63
A7-5	I-27	A22-29	IX-2	A29-13	I-113
A8-1	I-28	A22-30	IX-2	A29-14	I-134
A8-4	I-33	A23-2	I-8	A29-15	I-101
A8-5	I-34	A23-3	I-10	A29-16	II-47
A9-16	I-57	A23-5	I-48	A29-19	I-14
A11-16	I-41	A23-13	II-44	A29-21	IX-4

**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, которые размещены на сайте http://www.icao.int/Meetings/a39Pages/resolutions.aspx.*

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 документе Doc 7600.*

Резолюция	*Страница*
A31-1	I-41
A31-2	I-35
A31-9	I-126
A31-16	IX-5
A31-29	I-6
A32-1	I-38
A32-2	I-7
A32-3	I-8
A32-6	I-51
A32-11	I-114
A32-12	I-112
A32-19	V-10
A32-20	V-12
A33-1	VII-1
A33-3	I-40
A33-5	I-45
A33-9	I-115
A33-11	I-108
A33-12	II-48
A33-20	V-13
A33-24	X-48
A34-1	X-42
A35-1	I-51
A35-2	VII-25
A35-12	I-102
A35-15	I-109
A35-32	X-49
A36-6	I-117
A36-10	I-129
A36-14	II-24
A36-18	VII-22
A36-19	VII-24
A36-21	I-99
A36-29	X-28
A36-31	X-5
A36-32	X-7
A36-35	X-1
A36-38	X-46
A36-39	X-48
A37-1	I-62
A37-5	I-122
A37-6	I-128
A37-11	II-38
A37-13	I-103
A37-16	I-125
A37-21	I-58
A37-25	IX-1
A37-26	X-31
A37-27	X-12
A37-29	X-2
A37-30	X-43
A37-31	X-46
A38-3	I-130
A38-4	II-36
A38-6	I-132
A38-7	II-27
A38-8	II-49
A38-10	II-52
A38-12	II-6
A38-13	I-24
A38-21	VIII-2
A38-22	X-33
A38-23	X-38
A38-25	X-41
A38-26	X-17
A38-28	X-2
A38-29	X-44
A38-30	X-47
A39-1	I-64
A39-2	I-81
A39-3	I-91
A39-4	I-21
A39-5	I-22
A39-6	I-26
A39-7	I-27
A39-8	V-7
A39-9	V-9
A39-10	V-9
A39-11	V-1
A39-12	II-32
A39-13	II-50
A39-14	I-119
A39-15	III-1
A39-16	VI-1
A39-17	VI-8
A39-18	VII-4
A39-19	VII-26
A39-20	III-15
A39-21	II-24
A39-22	II-2
A39-23	I-136
A39-24	I-138
A39-25	I-140
A39-26	I-142
A39-27	I-134
A39-28	I-104
A39-29	II-51
A39-30	VIII-5
A39-31	X-39
A39-32	X-22
A39-33	X-37
A39-34	X-3
A39-35	X-45
A39-36	X-47
A39-37	X-35
A39-38	II-29

– КОНЕЦ –

ISBN 978-92-9258-168-8