

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ВЫПУСК
ОКТАБРЬ • 2004

РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ



АССАМБЛЕЯ – 35-Я СЕССИЯ

Монреаль, 28 сентября – 8 октября 2004 года

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ НА 35-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ВЫПУСК

СОДЕРЖАНИЕ

Резолюция	Страница
A35-1. Акты терроризма и уничтожение российских гражданских воздушных судов, в результате которых погибли 90 человек – пассажиры и экипажи	1
A35-2. Применение статьи IV Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения.....	2
A35-3. Практический подход к рассмотрению правовых и институциональных аспектов систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM).....	3
A35-4. Резолюции Ассамблеи, подлежащие аннулированию	4
A35-5. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды	5
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).....	26
A35-7. Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов.....	28
A35-8. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)	31
A35-9. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.....	33
A35-10. Финансовые взносы для осуществления Плана действий в области авиационной безопасности	44
A35-11. Угроза гражданской авиации, создаваемая переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК)	46
A35-12. Охрана здоровья пассажиров и экипажей и предотвращение распространения инфекционных заболеваний при международных перевозках	47
A35-13. Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы	48

A35-14.	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	49
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).....	78
A35-16.	О разработке технических требований, касающихся систем бортовых самописцев полетных данных	81
A35-17.	Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации	81
A35-18.	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта	82
A35-19.	Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов	100
A35-20.	Уточнение политики в области технического сотрудничества.....	100
A35-21.	Расширение деятельности ИКАО в области технического сотрудничества	102
A35-22.	Бюджеты на 2005, 2006 и 2007 годы.....	103
A35-23.	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции.....	106
A35-24.	Взносы в Общий фонд за 2005, 2006 и 2007 годы.....	106
A35-25.	Поправка к Финансовым положениям.....	111
A35-26.	Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения	112
A35-27.	Стимулирование погашения задолженности за длительный срок	115
A35-28.	Фонд оборотных средств	116
A35-29.	Утверждение счетов Организации за 2001, 2002 и 2003 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	118
A33-30.	Утверждение счетов по деятельности в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций за 2001, 2002 и 2003 финансовые годы, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по финансовым отчетам Организации, охватывающих также счета Программы развития Организации Объединенных Наций	118

	<i>Страница</i>
A35-31. Назначение внешнего ревизора.....	120
A35-32. Фонд информационных и связных технологий (ИСТ)	120

РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ НА 35-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ВЫПУСК

Резолюция А35-1. 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 А22-5, А27-9, А33-1 и А33-2,

- 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.

Резолюция А35-2. Применение статьи IV Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения

Ассамблея,

признавая важность Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения для предупреждения незаконных актов против гражданской авиации,

отмечая последнее предложение Международной технической комиссии по взрывчатым веществам об изменении технического приложения к Конвенции в целях увеличения требуемой минимальной концентрации маркирующей добавки 2,3-диметил-2,3-динитробутана (DMNB) с 0,1 до 1,0% по массе,

отмечая целесообразность сохранения единообразного режима для системы обнаружения взрывчатых веществ, в частности после внесения поправки в техническое приложение,

принимая во внимание утвержденную Советом рекомендацию Юридического комитета о том, что статья IV Конвенции должна применяться *mutatis mutandis* к взрывчатым веществам, которые не маркированы в соответствии с измененным техническим приложением,

настоятельно призывает Договаривающиеся государства ИКАО, являющиеся участниками Конвенции, применять статью IV Конвенции в своих взаимоотношениях следующим образом:

- 1) В отношении взрывчатых веществ, которые на момент изготовления отвечали требованиям, изложенным в части 2 технического приложения, но более не отвечают требованиям части 2 в связи с вышеупомянутым изменением технического приложения, а именно с увеличением минимальной концентрации маркирующей добавки DMNB с 0,1 до 1,0% по массе, с момента вступления в силу этого изменения применяются положения пп. 2 и 3 статьи IV.
- 2) Соответственно, после вступления в силу такой поправки к части 2 технического приложения каждое государство-участник, не высказавшее прямых возражений относительно поправки, предпринимает необходимые меры для обеспечения того, чтобы:
 - 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.

Резолюция А35-3. 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 выдвигания этой концепции на Десятой Аэронавигационной конференции в 1991 году и ее широкого одобрения на Одиннадцатой Аэронавигационной конференции в 2003 году,

принимая во внимание, что существующие правовые рамки для систем CNS/ATM, а именно Чикагская конвенция, Приложения к ней, резолюции Ассамблеи (включающие, в частности, Хартию прав и обязательств, связанных с GNSS), соответствующие руководящие принципы ИКАО (включающие, в частности, Заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM), региональные навигационные планы и обмены письмами между ИКАО и государствами, эксплуатирующими группировки навигационных спутников, сделали возможным достигнутый до настоящего времени технический прогресс,

принимая во внимание, что ИКАО выделяет значительные ресурсы на изучение правовых и 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, и

принимая во внимание, что необходимо учитывать региональные инициативы по выработке мер для рассмотрения 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 № 1 в общей программе работы Юридического комитета "Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS)" и относящихся к нему резолюций или решений Ассамблеи и Совета;

2. *вновь подтверждает,* что для внедрения систем CNS/ATM не требуется изменять Чикагскую конвенцию;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам также изучить возможность использования региональных организаций для создания необходимых механизмов рассмотрения любых юридических или 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* более широкое оказание технического содействия при внедрении систем CNS/ATM по линии ИКАО, региональных организаций и отраслевых структур;

5. *предлагает* Договаривающимся государствам, другим многосторонним учреждениям и частным финансовым организациям рассмотреть возможность использования дополнительных источников финансирования для оказания содействия государствам и региональным группам при внедрении систем CNS/ATM;

6. *порукает* Генеральному секретарю следить и, при необходимости, оказывать содействие в разработке договорных рамок, к которым стороны могут присоединиться, в частности на основе структуры и модели, предложенных членами Европейской конференции гражданской авиации и другими региональными комиссиями гражданской авиации, а также норм международного права;

7. *предлагает* Договаривающимся государствам передавать региональные инициативы в Совет;

8. *порукает* Совету регистрировать такие региональные инициативы, анализировать их и как можно скорее предавать гласности (в соответствии со статьями 54, 55 и 83 Чикагской конвенции).

Резолюция А35-4. Резолюции Ассамблеи, подлежащие аннулированию

Ассамблея постановляет:

1. при условии соблюдения положений нижеследующей статьи 2) резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу;
2. настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любых соглашений, достигнутых в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств Организации, которая возникла в соответствии с любой из этих резолюций.

Резолюция	Содержание	Утратила силу по причине
A29-2	Членство Союзной Республики Югославии (Сербия и Черногория)	Выполнена
A22-14	Технические и экономические проблемы, связанные с введением в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов	Выполнена

Резолюция	Содержание	Утратила силу по причине
A31-20	Распределение расходов ИКАО между Договаривающимися государствами	Устарела
A32-26	Взносы в Общий фонд за 1999, 2000 и 2001 гг.	Выполнена
A33-25	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	Выполнена
A32-24	Бюджеты на 1999, 2000 и 2001 гг.	Выполнена
A33-30	Утверждение счетов Организации за 1998, 1999 и 2000 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	Выполнена
A33-31	Утверждение финансовых ведомостей за 1998, 1999 и 2000 финансовые годы в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	Выполнена

Резолюция А35-5. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А33-7 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 А33-7 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

учитывая необходимость включения новых задач ИКАО в области охраны окружающей среды (добавление А);

учитывая необходимость отразить новый инструктивный материал ИКАО, касающийся авиационного шума, прежде всего по "сбалансированному подходу" к управлению шумом (добавление С), а также планированию и организации землепользования (добавление F) и учесть другие события в этой области, происшедшие после 33-й сессии Ассамблеи,

учитывая также необходимость отразить события, происшедшие после 33-й сессии Ассамблеи в области эмиссии авиационных двигателей, в том числе новый инструктивный материал ИКАО по эксплуатационным мерам и дополнительные исследования по рыночным мерам ограничения или сокращения выбросов парниковых газов авиацией (добавления H и I),

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды, обновленное по состоянию на день закрытия 35-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Общие положения.

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

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

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

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

Добавление F. Планирование и организация землепользования.

Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара.

Добавление H. Влияние гражданской авиации на экологическую обстановку в атмосфере.

Добавление I. Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей;

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

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-7.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общие положения

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что во многих случаях неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду можно снизить путем применения комплексных мер, включающих

технические усовершенствования, соответствующие эксплуатационные правила, должную организацию воздушного движения, а также путем соответствующего использования механизмов планирования аэропортов, планирования и организации землепользования и рыночных мер,

принимая во внимание, что другие международные организации начинают участвовать в деятельности, связанной с проведением политики в области окружающей среды, которая оказывает влияние на воздушный транспорт,

принимая во внимание, что, выполняя свою роль, ИКАО стремится достигнуть баланса между выгодами, которые приносит мировому сообществу гражданская авиация, и ущербом, который причиняется окружающей среде в определенных районах в результате прогрессирующего развития гражданской авиации,

принимая во внимание, что надежная информация об экологических последствиях деятельности авиации имеет важное значение для разработки политики в ИКАО и ее Договаривающихся государствах,

принимая во внимание, что ИКАО предусматривает, в случае необходимости, сотрудничество с другими международными организациями, включая возможное участие в проектах, финансируемых Фондом Организации Объединенных Наций по окружающей среде,

1. *заявляет*, что ИКАО сознает и будет продолжать учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, а также свою ответственность и ответственность ее Договаривающихся государств за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО будет стремиться к тому, чтобы:

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

2. *подчеркивает* важность принятия ИКАО ведущей роли в решении всех вопросов гражданской авиации, связанных с окружающей средой, и *просит* Совет сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех этих вопросах и не передавать эту инициативу другим организациям;

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

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

5. *предлагает* государствам продолжать во всех соответствующих случаях активно поддерживать деятельность ИКАО в области окружающей среды;

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

7. *призывает* Совет, если и когда он сочтет это желательным, вступать в соглашения о сотрудничестве с Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде в целях осуществления проектов в области окружающей среды, финансируемых Фондом Организации Объединенных Наций по окружающей среде;

8. *настоятельно рекомендует* государствам воздерживаться от принятия односторонних мер в области окружающей среды, которые негативно скажутся на упорядоченном развитии международной гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ В

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

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что сборы, связанные с шумом, применяются в некоторых аэропортах и что инструктивный материал по политике ИКАО в данном вопросе давно существует (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*, Дос 9082),

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

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

принимая во внимание, что после недавнего уменьшения объемов перевозок и сокращения количества рейсов, приведших к снятию на какое-то время остроты экологической обеспокоенности, ожидается возврат авиации к традиционным темпам роста в 2005 году и последующие годы,

принимая во внимание, что будущее развитие авиации может усилить и обострить проблему шума и эмиссии авиационных двигателей, если не будут приняты меры по улучшению ситуации,

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

принимая во внимание резолюцию А35-14 (добавление Q), в которой обращается внимание изготовителей и эксплуатантов воздушных судов на необходимость проектирования воздушных судов будущего поколения с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются реактивные воздушные суда,

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

2. *просит* Совет при содействии и сотрудничестве других органов Организации и других международных организаций энергично продолжать работу, связанную с разработкой Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала, касающихся воздействия авиации на окружающую среду;

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ С

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

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что согласно поручению Ассамблеи 2001 года разработаны инструктивные указания ИКАО для оказания государствам помощи в реализации сбалансированного подхода (*Инструктивные указания по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом*, Дос 9829),

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

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

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

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

считая, что улучшение шумовой среды, достигнутое во многих аэропортах за счет замены воздушных судов, отвечающих требованиям главы 2 (воздушные суда, соответствующие стандартам сертификации по шуму, предусмотренным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышающие уровни шума, предусмотренные в главе 3 тома I Приложения 16), менее шумными

воздушными судами, должно сохраняться с учетом устойчивого увеличения объема авиационной деятельности в будущем и не должно сводиться на нет в результате несовместимого расширения городского строительства вокруг аэропортов,

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

2. *настоятельно рекомендует* государствам:

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

3. *призывает* государства:

- a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств;
- b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;
- c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов;
- d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции;

4. *просит* государства:

- a) работать в тесном сотрудничестве с целью обеспечения как можно большего согласования программ, планов и политики;
- b) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;
- c) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;

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

6. *просит* Совет:

- a) постоянно оценивать эволюцию воздействия авиационного шума;
- b) обеспечивать, чтобы инструктивный материал в документе Doc 9829 по сбалансированному подходу оставался актуальным и отвечал потребностям государств;
- c) пропагандировать использование сбалансированного подхода, например, путем организации практикумов;

7. *призывает* государства оказывать соответствующую поддержку ИКАО в работе над этим инструктивным материалом.

ДОБАВЛЕНИЕ D

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

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрахтования/обмена, либо, альтернативно, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;
- c) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения ограничений лишь в тех аэропортах и на тех взлетно-посадочных полосах, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и лишь в такие периоды времени, когда шум создает наибольшие неудобства;
- d) последствий любых ограничений для других заинтересованных государств, проведения консультаций с такими государствами и представления им заблаговременных уведомлений о своих намерениях;

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

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

- b) не ограничивали до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов ранее чем через 25 лет после даты выдачи первого индивидуального свидетельства о годности к полетам;
- c) не ограничивали до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности большей, чем 2 : 1;
- d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

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

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

признавая, что Стандарты Приложения 16 не предназначались для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов и, в частности, что новый Стандарт, содержащийся в главе 4

тома I Приложения 16, базируется на понимании того, что он предназначен только для целей сертификации,

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

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

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

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

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

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

- h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;
- i) информировать ИКАО и другие заинтересованные государства о всех таких введенных ограничениях;

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

ДОБАВЛЕНИЕ F

Планирование и организация землепользования

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

земельных участков и контроль над окружающей средой) Руководства по проектированию аэропортов (Дос 9184), которое недавно было обновлено,

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

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

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

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

4. *порукает* Совету:

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

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, чтобы не создавалось неприемлемых для населения ситуаций из-за звукового удара, таких, как помехи сну из-за звукового удара и вредные последствия для лиц и собственности на суше и в море, вызываемые усилением звукового удара,

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ H

Влияние гражданской авиации на экологическую обстановку в атмосфере

Ассамблея,

принимая во внимание растущую озабоченность в связи с проблемами окружающей среды в атмосфере, такими, как глобальное потепление климата и разрушение озонового слоя,

принимая во внимание, что в плане действий "Повестка дня на XXI век", принятом Конференцией Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию 1992 года, содержится призыв к правительствам решать эти проблемы в сотрудничестве с соответствующими органами Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание результаты наиболее всеобъемлющей на данный момент оценки вклада авиации в эти проблемы, содержащейся в специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", который был подготовлен по просьбе ИКАО Международной группой экспертов по

изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, и опубликован в 1999 году и в котором, в частности, говорится о том, что:

- воздушные суда выбрасывают газы и частицы, которые изменяют концентрацию атмосферных парниковых газов, инициируют образование конденсационных следов и могут способствовать развитию перистой облачности, что в целом оказывает влияние на изменение климата;
- согласно оценкам на долю воздушных судов приходится около 3,5% общего радиационного воздействия (мера изменения климата) в результате всех видов антропогенной деятельности и, по прогнозам, эта процентная доля, которая не учитывает возможных последствий изменений в перистых облаках, будет возрастать;
- хотя совершенствование технологии изготовления воздушных судов и двигателей и повышение эффективности системы воздушного движения принесут экологические выгоды, они не могут полностью компенсировать влияние увеличения объемов эмиссии в результате предполагаемого роста авиации,

принимая во внимание, что в специальном докладе МГЭИК признается тот факт, что последствия одних видов авиационной эмиссии хорошо изучены, однако последствия других видов эмиссии изучены недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которые ограничивают возможность прогнозирования воздействия авиации на климат и озон,

принимая во внимание, что за время, прошедшее после публикации специального доклада МГЭИК проделана дополнительная работа по некоторым обозначенным в докладе аспектам научной неопределенности, таким как влияние инверсионных следов и аэрозолей на перистые облака и последствия для климата, вызываемые окислами углерода и метана,

принимая во внимание, что ИКАО обратилась к МГЭИК с просьбой о том, чтобы при подготовке своего 4-го оценочного доклада, планируемого к выпуску в 2007 году, она включила в него обновленные данные по основным выводам специального доклада,

принимая во внимание, что конечная цель Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) заключается в том, чтобы добиться стабилизации концентраций парниковых газов в атмосфере на таком уровне, который не допускал бы опасного антропогенного воздействия на климатическую систему,

принимая во внимание, что Вспомогательный орган для консультирования по научным и техническим аспектам РКИК ООН обратился в ИКАО за содействием по методологическим вопросам, связанным со сбором и сообщением данных о выбросах парниковых газов на национальном уровне,

принимая во внимание, что в Киотском протоколе, принятом в декабре 1997 года на Конференции сторон РКИК ООН и пока не вступившем в силу, содержится обращение к развитым странам о том, чтобы они, действуя через ИКАО, стремились к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, образующихся в результате сгорания "авиационного бункерного топлива" (статья 2.2),

принимая во внимание, что Киотский протокол рассматривает проблемы международной и внутренней эмиссии авиационного сектора по-разному, в том плане, что развитые страны должны стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, образуемых в результате деятельности международной авиации, действуя через ИКАО (статья 2.2 Протокола), в то время как эмиссия внутренней авиации включена в национальные показатели для развитых стран, которые в целом предусматривают сокращение общего объема выбросов из всех источников на 5,2% в течение периода 2008–2012 гг. (по сравнению с уровнем 1990 года и применительно к объему выбросов шести конкретных видов парниковых газов), и что отмечены потенциальные преимущества согласованного подхода к решению проблем внутренней и международной эмиссии,

принимая во внимание, что Совет ИКАО изучает варианты политики по ограничению или уменьшению экологических последствий эмиссии двигателей воздушных судов гражданской авиации, в частности в соответствии с положениями добавлений Н и I резолюции А33-7 Ассамблеи, и в настоящее время осуществляется деятельность в области технологии и стандартов, эксплуатационных приемов уменьшения потребления топлива и соответственно эмиссии и в области мер, связанных с рынком (см. добавление I), и что Конференции сторон РКИК ООН регулярно представляются доклады,

признавая возможность существенной экономии топлива и значительного сокращения эмиссии за счет совершенствования организации воздушного движения (ОРВД),

приветствуя предпринятые ИКАО шаги по пропаганде использования эксплуатационных мер, включая публикацию циркуляра "Эксплуатационные возможности снижения до минимума потребления топлива и уменьшения эмиссии" (Сигс 303), и проведение двух практикумов по данному вопросу,

1. *настоятельно призывает* государства:

- a) содействовать проведению научных исследований, направленных на изучение областей неопределенности, указанных в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера";
- b) обеспечивать, чтобы будущие международные оценки изменений климата, осуществляемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, включали обновленную информацию о влиянии воздушных судов на атмосферу;

2. *просит* Совет:

- a) продолжать тесное сотрудничество с МГЭИК и другими организациями, занимающимися определением вклада авиации в экологические проблемы, связанные с атмосферой, и с другими организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН);
- b) продолжать изучение вариантов политики по ограничению или уменьшению экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции сторон РКИК ООН, уделяя при этом особое внимание использованию технических решений при одновременном продолжении

рассмотрения мер, связанных с рынком, и учете потенциальных последствий как для развивающихся, так и для развитых стран;

- c) продолжать оказывать Вспомогательному органу для консультирования по научным и техническим аспектам РКИК ООН содействие по методологическим вопросам;
- d) продолжать разрабатывать необходимые средства оценки выгод, связанных с совершенствованием ОрВД, и поощрять использование эксплуатационных мер, указанных в инструктивном материале ИКАО (Cirс 303), в качестве средства ограничения или уменьшения экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам и международным организациям постоянно информировать ИКАО о развитии событий в данной области.

ДОБАВЛЕНИЕ I

Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей

Ассамблея,

принимая во внимание, что добавление Н к настоящей резолюции определяет общий контекст, в рамках которого варианты политики, включая рыночные меры, рассматриваются в качестве средства ограничения или уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

принимая во внимание, что меры, связанные с рынком, являются политическими средствами, призванными обеспечить достижение экологических целей с меньшими затратами и более эффективным, чем традиционные нормативные меры, образом,

принимая во внимание, что в последние годы у правительств растет понимание необходимости добиваться, чтобы каждый сектор экономики в полной мере брал на себя расходы, связанные с наносимым им ущербом окружающей среде, и что вопрос применения рыночных мер для защиты окружающей среды, включая взимание сборов или налогов с воздушного транспорта, систему обмена квотами на эмиссию или добровольные меры, поднимается, например, в контексте контроля эмиссии газов, вызывающих парниковый эффект,

принимая во внимание, что принцип 16 принятой в Рио-де-Жанейро Декларации по вопросам окружающей среды и развития (1992) гласит о том, что "национальные власти должны стремиться содействовать интернационализации экологических издержек и использованию экономических средств, принимая во внимание подход, согласно которому загрязнитель должен, в принципе, покрывать издержки, связанные с загрязнением, должным образом учитывая общественные интересы и не нарушая международную торговлю и инвестирование",

принимая во внимание, что, поскольку Киотский протокол рассматривает проблемы международной и внутренней эмиссии авиационного сектора по-разному, отмечаются потенциальные преимущества согласованного подхода к этим двум категориям эмиссии и признается тот факт, что некоторые Договаривающиеся государства или группы государств уже

занимаются разработкой мер по сокращению выбросов во внутренних секторах экономики, включая авиационную эмиссию при внутренних перевозках,

принимая во внимание, что ИКАО в своей политике проводит концептуальное различие между сбором и налогом в том плане, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или не определяются на основе конкретных расходов",

принимая во внимание, что ИКАО разработала руководство для Договаривающихся государств о политике в области налогообложения (*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*, Дос 8632), в котором, в частности, рекомендуется освободить на взаимной основе воздушных эксплуатантов от уплаты всех налогов на топливо, находящееся на борту воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и то, что эта политика воплощается в жизнь благодаря двусторонним соглашениям о воздушном сообщении, а также то, что Договаривающимся государствам предлагается в максимально возможной степени снижать или устранять налоги, связанные с продажей услуг или использованием международного воздушного транспорта,

отмечая, что политика ИКАО в отношении освобождения авиационного топлива от налогообложения поставлено под сомнение в некоторых Договаривающихся государствах, которые облагают налогами другие виды транспорта и другие источники парниковых газов,

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

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

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

отмечая, что Совет получил доклады Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), в котором содержится информация о возможных вариантах использования рыночных мер для ограничения или уменьшения объема эмиссии авиационных двигателей, которые на начальном этапе в основном предполагается применять к двуокиси углерода, и что деятельность в этой области планируется продолжить,

отмечая, что для гражданской авиации требуются дополнительные исследования и рекомендации по использованию системы обмена квотами на эмиссию,

отмечая, что в рамках САЕР подготовлены типовое соглашение и соответствующие рекомендации по исследованию Договаривающимися государствами и заинтересованными сторонами добровольных мер в краткосрочной перспективе,

признавая, что в ходе многочисленных исследований, предпринятых с целью подготовки дополнительных рекомендаций Договаривающимся государствам по вопросам, связанным с пошлинами на эмиссию, выявлено большое количество остающихся нерешенными вопросов, мнения по которым расходятся,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства имеют юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику,

1. *просит* Совет продолжить разработку рекомендаций для Договаривающихся государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, в частности на снижение остроты проблемы воздействия авиации на изменение климата, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции сторон Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН);

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран, оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных мер, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей и принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами, а Договаривающимся государствам стремиться последовательным образом предпринимать действия в отношении авиационной эмиссии, образуемой в результате выполнения внутренних и международных полетов:

а) Добровольные меры

- 1) *поощряет* предпринятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, в частности через посредство добровольных мер и информирование об этом ИКАО;
- 2) *порукает* Генеральному секретарю способствовать таким действиям путем предоставления разработанного ИКАО инструктивного материала по применению таких мер, включая типовое добровольное соглашение, и проводить работу по обеспечению того, что те, кто предпринимает своевременные меры, получают выгоды от таких действий и впоследствии не пострадают от них.

б) Пошлины, связанные с эмиссией

- 1) *признает*, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не утратила своей актуальности;
- 2) *настоятельно призывает* государства следовать изложенным в ней основным принципам;

- 3) *признает*, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время является недостаточным для введения в международном масштабе сборов за эмиссию парниковых газов, хотя введение таких сборов по взаимному соглашению государств – членов региональной организации экономической интеграции по отношению к эксплуатантам этих государств не исключается, и *просит* Совет:
 - a) провести дополнительные исследования и разработать дополнительный инструктивный материал по данному вопросу;
 - b) уделить особое внимание нерешенным вопросам, определенным в предыдущих исследованиях и Ассамблеях;
 - c) поставить целью завершить работу к следующей регулярной сессии Ассамблеи в 2007 году;
 - 4) *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию парниковых газов до следующей очередной сессии Ассамблеи в 2007 году, на которой данный вопрос будет вновь рассмотрен и обсужден;
 - 5) *просит* Совет изучить эффективность и осуществить разработку дополнительного инструктивного материала о сборах за эмиссию, связанных с местным качеством воздуха, к следующей очередной сессии Ассамблеи в 2007 году и *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства активно участвовать и делиться информацией в этой работе;
 - 6) *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечить наивысший уровень практического соблюдения политики и инструктивного материала ИКАО в отношении сборов за эмиссию, связанных с местным качеством воздуха;
- c) Обмен квотами на эмиссию
- 1) *одобряет* дальнейшую разработку системы открытого обмена квотами на эмиссию для международной авиации;
 - 2) *просит* Совет сосредоточить внимание в ходе своей дальнейшей работы по данному вопросу на двух подходах. В рамках одного подхода ИКАО будет поддерживать разработку системы добровольного обмена квотами, которую могут предложить заинтересованные Договаривающиеся государства и международные организации. В рамках другого подхода ИКАО будет предоставлять Договаривающимся государствам в соответствующих случаях рекомендации по включению эмиссии воздушных судов международной авиации в системы Договаривающихся государств по обмену квотами на эмиссии в рамках процесса РКИК ООН. В рамках обоих подходов Совету следует обеспечить, чтобы рекомендации в отношении открытой системы обмена квотами на эмиссию рассматривали структурную и правовую основы для участия авиации в открытой системе обмена квотами на эмиссию, включая такие ключевые элементы, как отчетность, контроль и обеспечение соблюдения.

Резолюция А35-6. Переход к всеобъемлющему системному подходу в отношении проверок в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП)

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что содействие в выполнении Международных стандартов способствует достижению этой цели,

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

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

принимая во внимание, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов позволила успешно осуществлять мандат, изложенный в резолюции А32-11,

напоминая о целях Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, которая направлена на обеспечение того, чтобы Договаривающиеся государства надлежащим образом выполняли свои обязанности по контролю за обеспечением безопасности полетов,

напоминая о том, что основная ответственность за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов лежит на Договаривающихся государствах, которым необходимо постоянно проводить рассмотрение своих соответствующих возможностей по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов,

напоминая, что в резолюции А32-11 Ассамблея просила Совет представить предложения о финансировании программы на долгосрочной основе,

напоминая, что в резолюции А33-8 Генеральному секретарю поручено провести исследование относительно распространения программы на другие связанные с безопасностью полетов области,

напоминая, что в резолюции А33-8 Ассамблея просила Совет обеспечить долгосрочную финансовую жизнеспособность УППКБП, постепенно передавая все ее финансирование в бюджет Регулярной программы в установленном порядке,

признавая, что осуществление УППКБП сыграло важную роль в выявлении проблем в области безопасности полетов и выработке рекомендаций по их решению,

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

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

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

1. *выражает* свою признательность Генеральному секретарю за успешную реализацию Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов;

2. *постановляет* распространить Универсальную программу ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов на связанные с безопасностью полетов положения, содержащиеся во всех связанных с безопасностью полетов Приложениях к *Конвенции о международной гражданской авиации*, с 2005 года;

3. *просит* Генерального секретаря с 1 января 2005 года провести структурную реорганизацию Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, приняв всеобъемлющий системный подход к проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов во всех государствах;

4. *порукает* Генеральному секретарю и впредь обеспечивать в рамках всеобъемлющего системного подхода рассмотрение в качестве основных элементов положений, касающихся безопасности полетов, содержащихся в Приложении 1 "*Выдача свидетельств авиационному персоналу*", Приложении 6 "*Эксплуатация воздушных судов*", Приложении 8 "*Летная годность воздушных судов*", Приложении 11 "*Обслуживание воздушного движения*", Приложении 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*" и Приложении 14 "*Аэродромы*"; свести к минимуму интервалы времени между проверками при наличии ресурсов; обеспечивать доведение до сведения Договаривающихся государств информации по всем аспектам процесса проверок; и обеспечить оценку корректности представляемой Договаривающимися государствами информации;

5. *просит* Генерального секретаря изменить структуру докладов о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов, с тем чтобы отразить критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов, как они представлены в части А "*Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой*" документа ИКАО Дос 9734 "*Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов*";

6. *просит* Генерального секретаря принять более гибкий подход к осуществлению Программы на долгосрочной основе;

7. *порукает* Генеральному секретарю обеспечить предоставление окончательных отчетов о результатах проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов всем Договаривающимся государствам, а также доступ к соответствующей информации, подготовленной на основе базы данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок (AFDD), посредством использования защищенного web-сайта ИКАО.

Примечание. В окончательном отчете о проверке содержатся выводы, рекомендации, план действий государства и замечания, а также замечания Секции проверок

организации контроля за обеспечением безопасности полетов относительно плана действий государства;

8. *просит* Генерального секретаря обеспечить постоянное функционирование механизма гарантии качества, созданного для контроля и оценки качества Программы и транспарентности всех аспектов процесса проверки;

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

10. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам своевременно представлять в ИКАО и постоянно обновлять всю информацию и документацию, связанную с подготовкой и проведением проверки, в целях обеспечения эффективного и результативного выполнения Программы;

11. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам сотрудничать с ИКАО и, насколько это практически возможно, соглашаться с проведением проверок в запланированные Организацией сроки в целях обеспечения бесперебойного функционирования Программы;

12. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам при рассмотрении необходимости проведения дополнительных проверок в сфере надзора за безопасностью полетов соглашаться с приматом проверок в рамках УППКБП, как отвечающих действующим международным Стандартам, Рекомендуемой практике и Правилам;

13. *объявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-8 "*Продолжение и расширение Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов*";

14. *порукает* Совету представить на следующей очередной сессии Ассамблеи общий доклад о ходе выполнения Программы.

Резолюция А35-7. Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации относится также к компетенции Договаривающихся государств как в коллективном, так и индивидуальном плане,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил, стандартов, процедур и организации, касающихся воздушных судов, персонала, аэропортов, воздушных трасс и

вспомогательных служб, по всем вопросам, в которых такое единообразие будет содействовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что повышение безопасности полетов международной гражданской авиации в глобальном масштабе требует активного сотрудничества всех заинтересованных сторон,

принимая во внимание, что Конвенция и Приложения к ней обеспечивают для Договаривающихся государств правовые и эксплуатационные рамки построения системы безопасности гражданской авиации, основанной на взаимном доверии и признании, требуя при этом, чтобы все Договаривающиеся государства выполняли, насколько это практически возможно, SARPS и надлежащим образом осуществляли контроль за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что результаты осуществления Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) свидетельствуют о том, что некоторые Договаривающиеся государства еще не смогли создать удовлетворительную национальную систему контроля за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что Управление технического сотрудничества (УТС) ИКАО может предоставить требующуюся помощь нуждающимся в ней государствам,

принимая во внимание, что Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) создан для оказания помощи Договаривающимся государствам в финансировании связанных с безопасностью полетов проектов с целью устранения недостатков, выявленных в основном в рамках УППКБП, если они не могут для этих целей выделить или получить необходимые финансовые ресурсы,

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

признавая, что создание региональных и субрегиональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта экономии на масштабе и более высокого уровня единообразия,

признавая, что объем помощи, оказываемой Договаривающимся государствам, испытывающим трудности в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, будет значительно увеличен за счет реализации единой стратегии с участием всех Договаривающихся государств, ИКАО и других сторон, связанных с выполнением полетов гражданской авиации,

признавая, что проверки, проводимые международными и региональными организациями, такими как Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (ППОКОБП) и Программа контроля и поддержки внедрения требований ESARR ЕВРОКОНТРОЛЯ (ESIMS) 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,

1. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам делиться с другими Договаривающимися государствами критической с точки зрения безопасности полетов

информацией, которая может оказывать влияние на безопасность международной авиации, и содействовать их доступу ко всей соответствующей информации по безопасности полетов;

2. *призывает* Договаривающиеся государства в полной мере использовать имеющуюся информацию о безопасности полетов при выполнении ими своих функций контроля за обеспечением безопасности полетов, в том числе в ходе проверок, предусмотренных статьей 16 Конвенции;

3. *порукает* Совету разработать дополнительные практические меры содействия тому, чтобы Договаривающиеся государства делились такой информацией о безопасности полетов;

4. *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;

5. *порукает* Совету разработать порядок информирования всех Договаривающихся государств в рамках статьи 54 j) Чикагской конвенции о наличии в каком-либо государстве серьезных недостатков в деле соблюдения положений SARPS ИКАО, касающихся безопасности полетов;

6. *порукает* Совету содействовать реализации концепции создания региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов;

7. *порукает* Генеральному секретарю продолжать деятельность по расширению координации и сотрудничества между УППКБП и программами проверок других организаций, связанных с обеспечением безопасности полетов, в частности с ИАТА и ЕВРОКОНТРОЛем;

8. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам продолжать развивать региональное и субрегиональное взаимодействие и, по мере возможности, выдвигать инициативы по сотрудничеству с другими государствами, отраслью, поставщиками авиационного обслуживания, финансовыми учреждениями и другими заинтересованными органами для повышения эффективности контроля за обеспечением безопасности полетов, с тем чтобы содействовать созданию более безопасной системы международной гражданской авиации и более эффективно выполнять свои индивидуальные обязательства;

9. *призывает* государства содействовать созданию региональных или субрегиональных объединений для участия в разработке решений общих проблем с целью создания собственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов;

10. *призывает* все государства, которые в состоянии сделать это, участвовать в деятельности региональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов или оказывать им реальную помощь в целях их укрепления и развития;

11. *предлагает* Договаривающимся государствам воспользоваться услугами Управления технического сотрудничества (УТС) ИКАО для устранения недостатков, выявленных в рамках УППКБП;

12. *предлагает* Договаривающимся государствам, испытывающим трудности с финансированием мер, необходимых для устранения недостатков в сфере обеспечения

безопасности полетов, выявленных в рамках УППКБП, использовать финансовые возможности Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП);

13. *порукает* Совету реализовать единую стратегию, основанную на принципах прозрачности более высокого уровня, сотрудничества и оказания помощи, и, при необходимости, способствовать взаимодействию государств, пользователей, поставщиков аэронавигационного обслуживания, отрасли, финансовых учреждений и других заинтересованных сторон при проведении анализа причин, разрабатывать и реализовывать жизнеспособные решения в целях оказания помощи государствам в устранении связанных с безопасностью полетов недостатков;

14. *порукает* Совету принять гибкий подход к оказанию помощи через региональные бюро ИКАО в целях оказания поддержки региональным и субрегиональным организациям, ответственным за осуществление задач, касающихся контроля за обеспечением безопасности полетов, и внедрить эффективную систему контроля за реализацией единой стратегии;

15. *порукает* Генеральному секретарю изучить методы, позволяющие осуществлять определение мер на национальном и региональном уровнях в целях оказания государствам содействия в усовершенствовании возможностей и процедур контроля за обеспечением безопасности полетов в условиях ОрВД.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует разработать методы предоставления всем Договаривающимся государствам содержащейся в базе данных о выводах и различиях, выявленных в ходе проверок (AFDD), всей соответствующей информации посредством использования защищенного web-сайта ИКАО.

Резолюция А35-8. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)

Ассамблея,

принимая во внимание, что согласно статье 44 Чикагской конвенции цели и задачи ИКАО, в частности, заключаются в том, чтобы содействовать планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы обеспечивать безопасное и упорядоченное развитие международной гражданской авиации, удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном и экономичном воздушном транспорте и способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 69 Чикагской конвенции, в том случае, если Совет считает, что аэропорты и аэронавигационные средства какого-либо Договаривающегося государства недостаточно отвечают требованиям безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воздушных сообщений, Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации,

принимая во внимание, что согласно резолюции А32-11 Совет ввел в действие с 1 января 1999 года Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением

безопасности полетов и что результаты первоначальных проверок, проведенных в рамках этой программы практически во всех Договаривающихся государствах, уже получены,

принимая во внимание, что в результате этих проверок выяснилось, что некоторым Договаривающимся государствам для организации эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов приходится отвлекать ограниченные ресурсы, предназначенные для решения других национальных приоритетов, и что этим государствам потребуются определенная помощь для выполнения ими своих обязанностей по организации контроля за обеспечением безопасности полетов,

принимая во внимание, что большинство развивающихся государств испытывают трудности с получением доступа к многим источникам на финансовых рынках, в частности к рынкам иностранного капитала для финансирования своей инфраструктуры аэропортов и аэронавигационного обслуживания, включая связанные с безопасностью полетов компоненты этой инфраструктуры,

принимая во внимание, что 33-я сессия Ассамблеи, удовлетворенная результатами исследования Совета, продемонстрировавшего потребность в ММФБП, одобрила учреждение ММФБП,

учитывая, что ММФБП будет обеспечивать финансовую поддержку в достижении целей, заключающихся в повышении безопасности полетов авиации через осуществление необходимых корректирующих мер, намеченных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП),

1. *выражает признательность* Совету и Генеральному секретарю за:

- a) подготовку и принятие ясного административного устава ММФБП, учитывающего принципы и цели, зафиксированные в резолюции А33-10, в частности принципы добровольного участия государств, права государства на получение преимуществ в зависимости от вклада или иного участия данного государства и полной независимости от бюджета по программам ИКАО;
- b) учреждение Международного фонда финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП);
- c) учреждение Руководящего органа ММФБП, обеспечивающего адекватную представленность всех заинтересованных сторон;
- d) разработку правил процедуры и основных принципов Руководящего органа ММФБП, соответствующих правовому режиму ИКАО;
- e) обеспечение начального внедрения ММФБП в течение трехлетнего периода 2002–2004 гг.;

2. *выражает признательность* Договаривающимся государствам и международным организациям за сделанные взносы и принятые обязательства по линии ММФБП;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам, испытывающим трудности с финансированием мер, необходимых для устранения недостатков в области безопасности полетов, выявленных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации

контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), составляющей элемент Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), воспользоваться помощью, которую может оказать ММФБП в финансировании таких мер путем непосредственного выделения средств или как посредник и катализатор в изыскании других источников финансирования в целях обеспечения глобального соблюдения требуемых стандартов безопасности полетов;

4. *призывает* Договаривающиеся государства рассмотреть вопрос об участии в ММФБП в форме добровольных финансовых взносов или взносов в натуральном выражении в Механизм;

5. *настоятельно рекомендует* международным организациям (частным и государственным), чья деятельность связана с международной авиацией, авиакомпаниям, аэропортам, поставщикам аэронавигационного обслуживания, изготовителям планеров, двигателей и бортового авиационного оборудования, другим организациям аэрокосмической промышленности и субъектам гражданского общества делать добровольные финансовые взносы или взносы в натуральном выражении в ММФБП;

6. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о деятельности ММФБП, включая оценку работы и ревизованные финансовые отчеты;

7. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А33-10.

Резолюция А35-9. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства

Ассамблея,

принимая во внимание целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобны для использования, доступны для понимания и логически упорядочены,

принимая во внимание, что в резолюции А33-2 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 А33-2, добавления с А по Н включительно, и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 35-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, обновленное по состоянию на день закрытия 35-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* и впредь принимать 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 А33-2.

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, создаваемая переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК) и другими системами ракет "земля – воздух", легким оружием и реактивными гранатами, незаконный захват воздушных судов, нападения на объекты 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 авиации, ставят под угрозу жизнь людей, находящихся на борту воздушного судна и на земле, и подрывают 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, что резолюция А33-1 Ассамблеи поручила Совету созвать 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,

принимая во внимание рекомендацию проходившей в феврале 2002 года Конференции по авиационной безопасности на уровне министров и принятие Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности, который, кроме прочего, предусматривает выявление, анализ новых и возникающих угроз и разработку эффективных глобальных мер противодействия им, в том числе мер, которые должны приниматься в конкретных областях, включая аэропорты, воздушные суда и систему управления воздушным движением, и программу последующей помощи в устранении выявленных недостатков,

одобряя действия, предпринятые Советом, в частности принятие в июне 2002 года Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности и введение новых превентивных мер, укрепление средств, имеющихся у Организации, и принятие на себя функций, связанных с осуществлением *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения,*

1. *решительно осуждает* все акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, независимо от того, где, кем и с какой целью они совершаются;

2. *вновь подтверждает* важную роль ИКАО в содействии решению вопросов, которые могут возникнуть между Договаривающимися государствами в отношении проблем, влияющих на безопасную и упорядоченную работу международной гражданской авиации во всем мире;

3. *вновь подтверждает*, что Международная организация гражданской авиации и ее государства – члены должны и впредь придавать вопросам авиационной безопасности наивысший приоритет;

4. *с негодованием отмечает* акты незаконного вмешательства, направленные на полное разрушение в полете гражданских воздушных судов, выполняющих коммерческие перевозки, включая любое злонамеренное использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения, и причинение гибели людям, находящимся на борту воздушного судна и на земле;

5. *призывает* все Договаривающиеся государства подтвердить свою решительную поддержку последовательной политике ИКАО, принимая самые эффективные меры на индивидуальной основе и в сотрудничестве с другими государствами для борьбы с актами незаконного вмешательства и наказания лиц, совершивших любые такие акты;

6. *порукает* Совету продолжать свою активную работу относительно мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, в частности реализацию Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности;

7. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства делать вклады в План действий ИКАО в области авиационной безопасности, поскольку его реализация в значительной степени зависит от добровольных взносов.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Международные юридические документы, национальное законодательство и двусторонние соглашения о пресечении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации

а) Международные юридические документы

Ассамблея,

принимая во внимание, что обеспечение защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства усилено *Конвенцией о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год), *Конвенцией о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Гаага, 1970 год), *Конвенцией о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1971 год), *Протоколом о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1988 год), а также *Конвенцией о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (Монреаль, 1991 год) и двусторонними соглашениями о борьбе с такими актами,

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

2. *призывает* государства, которые еще не стали участниками *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (1991), приступить, еще до ратификации, принятия, утверждения или присоединения, к реализации принципов этого документа и призывает государства, изготавливающие пластические взрывчатые вещества, ввести как можно скорее практику маркировки таких взрывчатых веществ;

3. *порукает* Генеральному секретарю продолжать напоминать государствам о важности вступления в число участников Токийской, Гаагской и Монреальской конвенций и Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, а также *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* и оказывать необходимую помощь государствам, испытывающим трудности со вступлением в число участников этих документов.

б) Принятие национального законодательства и двусторонние соглашения

Ассамблея,

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

1. *призывает* Договаривающиеся государства уделять особое внимание принятию надлежащих мер против лиц, совершающих акты незаконного захвата воздушных судов или незаконные акты, направленные против гражданской авиации, и, в частности, включить в их законодательства нормы, предусматривающие суровое наказание таких лиц;

2. *призывает* Договаривающиеся государства принять надлежащие меры, касающиеся выдачи или уголовного преследования лиц, совершающих акты незаконного захвата воздушных судов или незаконные акты, направленные против гражданской авиации, путем принятия для этой цели соответствующих законодательных или договорных положений или усиления существующих мер и заключения соответствующих соглашений о борьбе с такими актами, предусматривающих выдачу лиц, совершающих преступные нападения на международную гражданскую авиацию.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Технические меры по обеспечению безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства требует постоянной бдительности, а также разработки и претворения в жизнь позитивных защитных мер со стороны Организации и Договаривающихся государств,

принимая во внимание, что существует очевидная необходимость укрепления безопасности на всех этапах и во всех процессах, связанных с перевозкой лиц, их ручной клади и зарегистрированного багажа, груза, почты, курьерских и срочных отправок,

принимая во внимание, что ответственность за обеспечение претворения в жизнь этих мер безопасности правительственными учреждениями, аэропортовыми властями и эксплуатантами воздушных судов лежит на Договаривающихся государствах,

принимая во внимание, что осуществление мер безопасности, поддерживаемых ИКАО, является эффективным средством предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации,

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

1. *настоятельно призывает* Совет и впредь придавать наивысший приоритет принятию эффективных мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, соответствующих существующей угрозе безопасности международной гражданской авиации, и регулярно обновлять положения Приложения 17 к Чикагской конвенции;

2. *просит* Совет в дополнение к мандату Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ), вытекающему из *Конвенции о маркировке пластиковых взрывчатых веществ в целях их обнаружения* завершить проведение исследований по методам обнаружения взрывчатых веществ или взрывчатых составов, особенно по маркировке вызывающих озабоченность взрывчатых веществ, помимо пластических, в целях выработки, при необходимости, соответствующего всеобъемлющего правового режима;

3. *настоятельно призывает* все государства, на индивидуальной основе и в рамках сотрудничества с другими государствами, принять все возможные меры для борьбы с актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, в частности такие меры, которые требуются или рекомендуются Приложением 17 к Конвенции о международной гражданской авиации;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по внедрению существующих Стандартов, Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил, касающихся авиационной безопасности, и контролю за их соблюдением, принимать все необходимые меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, направленных против международной гражданской авиации, и уделять соответствующее внимание инструктивному

материалу, содержащемуся в Руководстве по безопасности ИКАО и размещенному на защищенном web-сайте ИКАО;

5. *призывает* Договаривающиеся государства, в рамках осуществления их суверенитета, в значительной степени расширить сотрудничество и координацию действий в целях повышения эффективности такого внедрения;

6. *просит* Совет сделать в отношении технических аспектов авиационной безопасности все необходимое, чтобы:

- a) 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 считается необходимым, в повестку дня соответствующих совещаний ИКАО включались пункты, касающиеся авиационной безопасности применительно к тематике таких совещаний;
- c) региональные семинары по безопасности авиации созывались ИКАО после проведения консультаций с соответствующими государствами или по их просьбе;
- d) продолжить разработку учебной программы ИКАО по авиационной безопасности, включающей комплекты учебно-методических разработок по авиационной безопасности (КУРАБ) для использования государствами;
- e) ИКАО, действуя совместно с государствами – донорами механизма авиационной безопасности, взяла на себя роль координатора деятельности учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в целях поддержания учебных стандартов и обеспечения надлежащего уровня сотрудничества;

7. *порукает* Генеральному секретарю и впредь обновлять и изменять через соответствующие промежутки времени Руководство по безопасности и разработать новый инструктивный материал с целью помочь Договаривающимся государствам в претворении в жизнь требований и процедур, касающихся безопасности гражданской авиации.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Действия государств в отношении акта незаконного вмешательства

- a) *Акты незаконного вмешательства*

Ассамблея,

принимая во внимание, что акты незаконного вмешательства продолжают создавать серьезную угрозу безопасности, регулярности и эффективности международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что безопасность полетов воздушных судов, подвергшихся акту незаконного захвата, может быть поставлена под дополнительную угрозу в результате отказа в

предоставлении аэронавигационных средств и средств обслуживания воздушного движения, блокировки взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек, а также закрытия аэропортов,

принимая во внимание, что безопасность пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного захвата, также может быть поставлена под дополнительную угрозу, если воздушному судну, по-прежнему остающемуся захваченным, будет разрешено выполнить взлет,

1. *с обеспокоенностью отмечает* значительное количество актов незаконного вмешательства, в частности нападения на объекты внутри зданий аэровокзалов, направленные против пассажиров и других лиц, перед пунктами досмотра в целях безопасности;

2. *ссылается* в этом отношении на соответствующие положения Чикагской, Токийской и Гаагской конвенций и Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, стать участниками Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию;

4. *рекомендует*, чтобы государства учитывали упомянутые выше соображения при выработке своей политики и планов действий на случай актов незаконного вмешательства;

5. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства принимать меры помощи воздушному судну, подвергнутому акту незаконного захвата, включая предоставление аэронавигационных средств, средств обслуживания воздушного движения и разрешения на посадку;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечивать, чтобы воздушное судно, подвергнутое акту незаконного захвата и совершившее посадку на его территории, задерживалось на земле, если только его вылет не диктуется важнейшей обязанностью защиты людей;

7. *признает* важность проведения консультаций между государством, где подвергнутое акту незаконного захвата воздушное судно совершило посадку, и государством эксплуатанта данного воздушного судна, а также уведомления государством, где воздушное судно совершило посадку, государств предполагаемого или объявленного назначения;

8. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства сотрудничать в целях проведения совместных ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства, а также использовать, при необходимости, опыт и возможности государства эксплуатанта, государства-изготовителя и государства регистрации воздушного судна, которое подверглось акту незаконного вмешательства, при проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа данного воздушного судна;

9. *осуждает* все случаи, когда Договаривающееся государство не выполняет своих обязательств по незамедлительному возвращению незаконно задержанного воздушного судна либо по незамедлительной выдаче или передаче компетентным полномочным органам дела в отношении любого лица, обвиняемого в совершении акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

10. *призывает* Договаривающиеся государства продолжать оказывать содействие в расследовании таких актов, а также в задержании и судебном преследовании лиц, ответственных за их совершение.

b) *Представление информации об актах незаконного вмешательства*

Ассамблея,

1. *напоминает* государствам-участникам об их обязательствах в соответствии со статьями 11 Гаагской конвенции и статьей 13 Монреальской конвенции сообщать Совету после случаев незаконного вмешательства всю соответствующую информацию, требуемую этими статьями;

2. *порукает* Генеральному секретарю в течение разумного периода времени после даты конкретного случая незаконного вмешательства обращаться к соответствующим государствам-участникам с просьбой о направлении в Совет в рамках своего национального законодательства всей соответствующей информации о таком случае, требуемой этими статьями, включая, в частности, информацию, относящуюся к выдаче или другим процессуальным действиям.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что основной задачей Организации по-прежнему является обеспечение на всемирной основе безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что содействие выполнению международных стандартов по авиационной безопасности способствует достижению этой цели,

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

напоминая, что 33-я сессия Ассамблеи поручила Совету и Генеральному секретарю рассмотреть вопрос об учреждении универсальной 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,

напоминая, что 33-я сессия Ассамблеи поручила Совету как можно скорее созвать международную Конференцию по авиационной безопасности на уровне министров с целью, в частности, усиления роли ИКАО в принятии SARPS в области безопасности и контроля за их соблюдением,

принимая во внимание рекомендации Конференции по авиационной безопасности на уровне министров, состоявшейся в Монреале в феврале 2002 года, относительно принятия плана действий ИКАО в области авиационной безопасности, который предусматривает, в частности, учреждение всеобъемлющей программы проведения ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности во всех Договаривающихся государствах,

принимая во внимание принятие Советом ИКАО в ходе своей 166-й сессии Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности,

принимая во внимание, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) начата с проведения ИКАО в ноябре 2002 года первой проверки в сфере обеспечения авиационной безопасности,

признавая, что реализация УППАБ доказывает свое предназначение в качестве эффективного инструмента выявления проблем авиационной безопасности и выработки рекомендаций по их решению,

признавая, что продолжение УППАБ необходимо для создания взаимного доверия между Договаривающимися государствами относительно уровня авиационной безопасности и обеспечения надлежащего выполнения Стандартов по авиационной безопасности,

признавая, что вся деятельность в рамках УППАБ в настоящее время финансируется за счет добровольных взносов Договаривающихся государств,

1. *порукает* Генеральному секретарю продолжать осуществление Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), включая проведение регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния авиационной безопасности во всех Договаривающихся государствах, обеспечивая проведение таких проверок, как на национальном уровне, так и на уровне аэропортов, с целью оценки возможностей государств в плане надзора за обеспечением авиационной безопасности, а также конкретных мер безопасности, принимаемых в отдельных основных аэропортах;

2. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам согласиться на проведение проверок, которые будут осуществляться по инициативе ИКАО, подписав с Организацией двусторонний Меморандум о взаимопонимании, утвержденный Советом в ходе своей 167-й сессии;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам оказывать полную поддержку ИКАО, соглашаясь на проведение проверок в установленные Организацией сроки, содействуя работе групп проверяющих, а также подготавливая и представляя в ИКАО соответствующий план мероприятий по устранению недостатков, выявленных в ходе проверки;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, по мере целесообразности и с учетом аспектов суверенитета, предоставлять по запросу другого государства информацию о результатах проверок, проведенных ИКАО, и мерах по устранению недостатков, предпринятых государством, в котором проводилась проверка;

5. *порукает* Совету обеспечить долгосрочную финансовую жизнеспособность УППАБ, постепенно, в возможно короткие сроки, передавая все ее функции в бюджет Регулярной программы;

6. *порукает* Совету представить на следующей очередной сессии Ассамблеи общий доклад о ходе выполнения УППАБ.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Помощь государствам в осуществлении технических мер по защите международной гражданской авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что осуществление технических мер по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации требует финансовых вложений и подготовки персонала,

принимая во внимание, что, несмотря на оказываемую помощь, некоторые страны, в частности развивающиеся страны, до сих пор сталкиваются с трудностями при осуществлении в полном объеме превентивных мер из-за недостатка финансовых, технических и материальных ресурсов,

принимая во внимание, что безопасность воздушного движения имеет существенное значение для всех Договаривающихся государств в плане обеспечения нормального функционирования их авиакомпаний во всем мире,

1. *предлагает* развитым странам оказывать помощь странам, которые не могут выполнить программ предлагаемых технических мер по защите воздушных судов на земле и, в частности, по обслуживанию пассажиров и обработке багажа, почты и груза;

2. *предлагает* Договаривающимся государствам иметь в виду возможности, предлагаемые в рамках механизма для эффективного выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), содержащихся в Приложении 17, Программой развития Организации Объединенных Наций и в рамках технического сотрудничества между развивающимися странами для удовлетворения их потребностей в области технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам воспользоваться краткосрочной помощью по устранению недостатков, предоставляемой в рамках механизма AVSEC, и проектами оказания государствам долгосрочной помощи в рамках Программы технического сотрудничества в целях устранения недостатков, выявленных в ходе проверок;

4. *настоятельно рекомендует* всем государствам, которые располагают такими возможностями, увеличить техническую, финансовую и материальную помощь странам, нуждающимся в такой помощи для повышения авиационной безопасности, в рамках двусторонних и многосторонних действий, в частности по линии разработанного ИКАО механизма AVSEC;

5. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам использовать деятельность утвержденных ИКАО учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в целях усовершенствования стандартов в области обучения;

6. *настоятельно рекомендует* международному сообществу рассмотреть вопрос о расширении помощи государствам и усилении сотрудничества между ними для того, чтобы иметь возможность воспользоваться результатами достижения целей и задач *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*, в частности в рамках деятельности Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ).

ДОБАВЛЕНИЕ G

Действия Совета в отношении многостороннего и двустороннего сотрудничества в различных регионах мира

Ассамблея,

принимая во внимание, что права и обязанности государств в соответствии с международными конвенциями по авиационной безопасности и в соответствии с SARPS, принятыми Советом по авиационной безопасности, могли бы дополнить и усилить двустороннее сотрудничество между государствами,

принимая во внимание, что двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой основную юридическую основу для международной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты,

принимая во внимание, что положения по авиационной безопасности должны составлять неотъемлемую часть двусторонних соглашений о воздушном сообщении,

2. *рекомендует* Совету и впредь:

- a) обобщать имеющийся опыт сотрудничества государств по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации;
- b) анализировать положение в области борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации в различных регионах мира;
- c) подготавливать рекомендации об усилении мер по борьбе с такими актами незаконного вмешательства.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности

Ассамблея,

сознавая необходимость укрепления мер по предотвращению всех актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации,

признавая, что наличие угрозы гражданской авиации обуславливает необходимость разработки государствами и соответствующими международными и региональными организациями эффективных глобальных ответных мер,

1. *предлагает* Международной организации уголовной полиции (ИКПО/ИНТЕРПОЛ), Управлению Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК), Всемирному почтовому союзу (ВПС), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международному совету аэропортов (МСА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ) продолжать сотрудничество с ИКАО в максимально возможных масштабах для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

2. *порукает* Совету принять во внимание инициативу группы G8, касающуюся безопасности и упрощения международных поездок (SAFTI), и сотрудничать с этой группой и другими соответствующими группами государств в работе, связанной с разработкой контрмер против угрозы, создаваемой переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК), и поощрять их выполнение всеми Договаривающимися государствами;

3. *порукает* Совету сотрудничать с Комитетом по борьбе с терроризмом (КБТ) Организации Объединенных Наций в рамках деятельности по борьбе с терроризмом в глобальном масштабе.

Резолюция А35-10. 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 свои резолюции А33-1 и А33-2,

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 по-прежнему 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 резолюциях А33-1 и А33-2 Ассамблеи,

отмечая, что ввиду бюджетных и финансовых трудностей значительная часть финансовых средств, требуемых для осуществления программы работы в области авиационной безопасности, не может быть включена в бюджет Регулярной программы на 2005–2007 гг.,

1. *выражает* свою признательность соответствующим Договаривающимся государствам за их добровольные взносы на осуществление Плана действий в области авиационной безопасности в течение трехлетнего периода 2002–2004 гг. в виде людских и финансовых ресурсов, объем которых к концу 2004 года предположительно составит не менее 12 млн. долл. США;

2. *одобряет* ориентировочные финансовые потребности во внебюджетных ресурсах для осуществления Плана действий в области авиационной безопасности, общая сумма которых составляет 20 млн. долл. США на 2005, 2006 и 2007 финансовые годы;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства делать добровольные взносы в усовершенствованный механизм AVSEC для финансирования реализации Плана действий в области авиационной безопасности, рекомендуемый уровень которых будет основан на шкале взносов, утвержденной Ассамблеей для Регулярного бюджета по программам на 2005, 2006 и 2007 годы;

4. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства заранее объявлять о добровольных взносах и делать взносы в начале финансового года в целях обеспечения надлежащего планирования и реализации Плана действий в области авиационной безопасности;

5. *настоятельно рекомендует* Совету обеспечить долгосрочную стабильность Плана действий в области авиационной безопасности посредством постепенного и скорейшего включения соответствующих финансовых потребностей в бюджет Регулярной программы и соответственно, учитывая большое значение, которое придается вопросам авиационной безопасности, *просит* Генерального секретаря внести конкретные предложения в этой связи при подготовке проекта бюджета по программам на 2008–2010 годы.

Резолюция А35-11. 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", легкого оружия и реактивных гранат,

напоминая о своей резолюции А33-1 "*Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию*", в которой Совету и Генеральному секретарю поручается принять срочные меры для рассмотрения новых и возникающих угроз гражданской авиации,

напоминая о резолюциях 58/241 "*Незаконная торговля стрелковым оружием и легкими вооружениями во всех ее аспектах*" и 58/54 "*Транспарентность в вооружениях*" Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание *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,*

приветствуя 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,

считая, что ее резолюция А32-23 "*Регулирование экспорта ПЗС*" уже утратила актуальность и теперь требуется резолюция с более широким охватом,

1. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам принять необходимые меры по осуществлению строгого и эффективного контроля над импортом, экспортом, передачей или повторной передачей и хранением ПЗРК;

2. *призывает* все Договаривающиеся государства к сотрудничеству на международном, региональном и субрегиональном уровнях для активизации и координации международных усилий, направленных на осуществление тщательно отобранных по критериям эффективности и затрат мер противодействия создаваемой ПЗРК угрозе и борьбу с ней;

3. *призывает* все Договаривающиеся государства принять необходимые меры к скорейшему уничтожению на своей территории несанкционированных ПЗРК;

4. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам принять активное участие в разработке международного документа в целях выявления и отслеживания незаконного огнестрельного и легкого оружия, рассматриваемого в резолюции 58/241 Генеральной Ассамблеи

Организации Объединенных Наций о незаконной торговле огнестрельным и легким оружием во всех ее аспектах;

5. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам применять принципы, сформулированные в *Элементах экспортного контроля за ПЗРК Вассенаарского соглашения*, если они еще не являются участниками данного Соглашения;

6. *объявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А32-23 "Регулирование экспорта ПЗС".

Резолюция А35-12. Охрана здоровья пассажиров и экипажей и предотвращение распространения инфекционных заболеваний при международных перевозках

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что за последние годы в мире участились случаи передачи инфекционных болезней посредством воздушного транспорта и возросла угроза такой передачи,

принимая во внимание, что резолюция А29-15 Ассамблеи настоятельно призывает все Договаривающиеся государства принимать необходимые меры, направленные на постепенное ограничение курения на всех международных пассажирских рейсах в целях введения полного запрета на курение к 1 июля 1996 года,

принимая во внимание, что рост числа пожилых людей и инвалидов, пользующихся воздушным транспортом, и увеличение продолжительности международных рейсов могут создавать дополнительные риски для здоровья пассажиров и способствовать более частому возникновению на борту воздушных судов ситуаций, требующих оказания срочной медицинской помощи,

принимая во внимание, что по прогнозам ИКАО в обозримом будущем количество пассажиров будет возрастать на 5% в год, благодаря чему при воздушных перевозках могут участиться ситуации, требующие оказания срочной медицинской помощи,

принимая во внимание, что технические средства связи позволяют врачам, находящимся на земле, устанавливать диагноз и проводить лечение пассажиров в полете,

принимая во внимание, что в некоторых случаях аспекты охраны здоровья становятся определяющими при принятии решения об использовании воздушного транспорта, что может иметь крайне разрушительные последствия для экономики авиакомпаний и аэропортов,

принимая во внимание необходимость координации в международном масштабе активной деятельности и мероприятий по вопросам охраны здоровья, проводимых ИКАО, некоторыми Договаривающимися государствами, Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА), Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ), Всемирной туристской организацией (ВТО) и также такими международными организациями, как Ассоциация авиационной и космической медицины (ААКМ), Международная академия авиационной и космической медицины (МААКМ), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Международный совет аэропортов (МСА), а также другими заинтересованными организациями,

1. *заявляет*, что охрана здоровья пассажиров и экипажей на международных рейсах является составной частью безопасных авиаперевозок и что необходимо создавать условия для обеспечения своевременного и экономически эффективного проведения этой работы;

2. *просит* Совет рассмотреть существующие SARPS, касающиеся здоровья пассажиров и экипажей, и по мере необходимости разработать новые SARPS с должным учетом глобальных аспектов здравоохранения и последних событий в сфере авиатранспортных операций;

3. *просит* Совет создать соответствующий институциональный механизм для координации усилий Договаривающихся государств и других членов международного сообщества гражданской авиации, направленных на охрану здоровья пассажиров и экипажей;

4. *просит* Совет в первоочередном порядке разработать стандарты и рекомендуемую практику для соответствующих Приложений к Конвенции, предусматривающие подготовку планов действий на случай непредвиденных обстоятельств в целях предотвращения распространения инфекционных болезней посредством воздушного транспорта;

5. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам и впредь обеспечивать соблюдение существующих SARPS, относящихся к здоровью пассажиров и экипажей;

6. *просит* Совет поддержать дальнейшее изучение вопроса о последствиях воздушных перевозок для здоровья пассажиров и экипажей;

7. *просит* Совет представить доклад о выполнении настоящей резолюции во всех ее аспектах следующей очередной сессии Ассамблеи.

Резолюция А35-13. Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы

Ассамблея,

принимая во внимание выгоды, которые имеют все государства от безопасного, надежного, эффективного и действенного функционирования системы международной гражданской авиации,

принимая во внимание обеспокоенность Ассамблеи вопросами благополучия человека и стремление содействовать его повышению в части обеспечения качества жизни и окружающей среды, в которой люди работают и реализуют другие свои устремления, включая решение вопросов, связанных с эмиссией двигателей, озоновым слоем, шумом воздушных судов, курением и инвазивными чужеродными видами,

принимая во внимание, что Ассамблея признает ответственность за обеспечение максимальной совместимости между деятельностью гражданской авиации и качеством среды обитания человека,

принимая во внимание обеспокоенность существующей в некоторых государствах практикой применения инсектицидов для дезинсекции воздушных судов, которая может приводить к дискомфорту и оказывать неблагоприятное воздействие на здоровье членов экипажа и пассажиров воздушных судов,

принимая во внимание результаты недавно проведенного исследования, согласно которому нехимические методы дезинсекции являются эффективным средством предупреждения проникновения на борт воздушных судов комаров и других летающих насекомых,

1. *просит* Совет оказать помощь Международной организации здравоохранения в проведении оценки нехимических подходов к дезинсекции воздушных судов;

2. *просит* Совет оказать содействие проведению исследования нехимических подходов к дезинсекции пассажирского салона и кабины летного экипажа воздушных судов;

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

Резолюция А35-14. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А15-9 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 33-й сессии Ассамблеи было принято Ассамблеей в резолюции А33-14 с добавлениями А–Х включительно,

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции А33-14 с добавлениями А–Х включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 35-й сессии Ассамблеи,

принимая во внимание, что настоящим заменяется заявление о постоянной политике, содержащееся в резолюции А33-14,

1. *постановляет:*

- a) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике Организации и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 35-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 А33-14 с добавлениями А–Х включительно.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)

Ассамблея,

принимая во внимание, что в статье 37 *Конвенции о международной гражданской авиации* Организации предлагается принимать и изменять Международные стандарты, Рекомендуемую практику и Правила и указываются цель и существо вопросов, с которыми связаны эти действия, и что в статьях 38, 54, 57 и 90 содержатся дополнительные соответствующие положения,

принимая во внимание, что Ассамблея считает целесообразным выработать определенные принципы, которыми следует руководствоваться при осуществлении этих положений Конвенции,

принимая во внимание, что термины "Стандарт" и "Рекомендуемая практика" имеют следующие значения:

- a) *Стандарт* – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого считается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции; в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38 Конвенции;
- b) *Рекомендуемая практика* – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции,

постановляет:

1. в SARPS и PANS по мере необходимости вносятся поправки, с тем чтобы отразить изменения в требованиях и методах и тем самым, помимо всего прочего, обеспечить надежную основу для осуществления регионального планирования и предоставления средств и обслуживания;

2. с учетом предшествующего пункта необходимо обеспечить высокую степень постоянства SARPS, с тем чтобы Договаривающиеся государства имели возможность обеспечить постоянство своих национальных правил. Исходя из этого, следует вносить только те изменения, которые имеют значение для безопасности, регулярности и эффективности, а также вносить только те редакционные поправки, которые имеют существенное значение;

3. тексты SARPS и PANS излагаются простым, понятным и сжатым языком. SARPS, касающиеся сложных аэронавигационных систем, включают общие, устоявшиеся и неизменные положения, определяющие требования к системам, их функциям и характеристикам, которые предусматривают требуемые уровни безопасности и интероперабельности. Любые спецификации по таким системам, необходимые для обеспечения соответствия этим требованиям, представляются в виде добавлений к Приложениям. Любые связанные с ними подробные технические спецификации помещаются в отдельные документы, а в Приложениях даются ссылки на них в виде примечаний;

4. при разработке SARPS, правил и инструктивного материала ИКАО следует использовать в максимально возможной степени и при условии адекватной проверки и апробирования результаты работы других признанных авиационных организаций-разработчиков стандартов. В тех случаях, когда Совет считает это целесообразным, документация ИКАО должна содержать ссылки на материал, подготовленный такими другими организациями-разработчиками стандартов;

5. в пределах соответствия требованиям безопасности и регулярности стандарты, регламентирующие предоставление средств и обслуживания, отражают правильное соотношение между эксплуатационными требованиями к таким средствам и обслуживанию и экономическими последствиями их предоставления;

6. прежде чем Совет примет решение по предложениям относительно изменения SARPS и PANS, проводятся консультации с Договаривающимися государствами, за исключением случаев, когда Совет сочтет необходимым принять срочные меры. Кроме того, при условии проведения надлежащей проверки и апробации технические требования, касающиеся сложных систем, могут быть приняты Советом без проведения консультаций с государствами. Однако такой материал предоставляется государствам по запросу;

7. даты начала применения поправок к SARPS и PANS устанавливаются с таким расчетом, чтобы у Договаривающихся государств оставалось достаточно времени для претворения их в жизнь;

8. даты начала применения поправок к Приложениям и PANS устанавливаются таким образом, чтобы Договаривающимся государствам не нужно было изменять свои национальные правила более двух раз в календарном году, если этого не потребуют исключительные обстоятельства. В порядке применения вышесказанного, когда это практически возможно, любое Приложение или документ PANS не должны изменяться чаще, чем один раз в календарный год.

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

1. Совету следует обеспечить полное соответствие положений SARPS и PANS. Кроме того, Совету следует принять меры для совершенствования обработки, представления и повышения действенности документов ИКАО, содержащих SARPS, PANS и другие соответствующие положения, особенно касающиеся сложных систем и их вида применения. С этой целью Совету следует содействовать разработке и обновлению общих требований к системам, их функциям и характеристикам. Совету следует продолжать изыскивать наиболее подходящие средства разработки, оформления и распространения технических спецификаций для сложных систем.

2. Договаривающиеся государства должны предоставлять полные и подробные замечания по предложениям относительно изменения SARPS и PANS или по крайней мере высказать свое согласие или несогласие с их существом. Для этого они должны располагать не менее чем трехмесячным сроком. Кроме того, Договаривающиеся государства необходимо по крайней мере за 30 дней уведомлять о намерении утвердить или принять подробные материалы, по которым консультации с ними не проводились.

3. Договаривающиеся государства должны иметь в своем распоряжении полных три месяца для уведомления о несогласии с принятыми поправками к SARPS; при установлении даты представления уведомлений о несогласии Совет должен учитывать время, необходимое для направления государствам принятых поправок и для получения от них уведомлений.

4. При применении положения п. 8 постановляющей части выше Совету следует обеспечивать, чтобы, по мере возможности, промежуток между следующими одна за другой общими датами начала применения поправок к Приложениям и PANS составлял по крайней мере шесть месяцев.

ДОБАВЛЕНИЕ В

**Аэронавигационные совещания
всемирного масштаба**

Ассамблея,

принимая во внимание, что проведение всемирных аэронавигационных совещаний является важной функцией ИКАО и связано со значительными затратами усилий и средств со стороны Договаривающихся государств и Организации,

принимая во внимание необходимость получать максимальную пользу от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства или Организацию,

постановляет:

1. созываемые Советом совещания, в которых могут принимать участие на равной основе все Договаривающиеся государства, являются главным средством достижения решения проблем, имеющих всемирное значение, включая разработку поправок к Приложениям и другим основополагающим документам в области аэронавигации;

2. такие совещания созываются только тогда, когда это оправдано количеством и важностью проблем, подлежащих рассмотрению, и если существует вероятность достижения конструктивного решения по ним; совещаниям, созываемым на такой основе, можно также предлагать проводить предварительное обсуждение вопросов, которые еще не готовы для окончательного решения;

3. совещания организуются с таким расчетом, чтобы они наилучшим образом способствовали выполнению поставленной задачи и осуществлению необходимой координации действий в соответствующих технических областях;

4. в течение календарного года созывается не более двух таких совещаний, а следующие одно за другим совещания с широким обсуждением одной и той же технической темы проводятся не ранее чем через 12 мес после предыдущего при условии, если чрезвычайные обстоятельства не требуют изменения этого положения.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Прежде чем принимать решение о вынесении на всемирное совещание того или иного вопроса, Совету следует изучить возможность его решения путем переписки с государствами или путем использования такого механизма, как группы экспертов или аэронавигационные исследовательские группы, либо с их помощью упростить последующую работу над ним во время очередного совещания.

2. В повестке дня следует достаточно ясно определять задачу, которую предстоит решать, и указывать вид специалистов, необходимых на данном совещании. В повестке дня, посвященной обсуждению более чем одной технической темы, потребности в специализации следует сводить к минимуму без ущерба для эффективности обсуждения.

3. В целях содействия участию в совещании всех Договаривающихся государств Совету следует планировать программу совещаний таким образом, чтобы сводить к минимуму, без ущерба для эффективности, сроки, на которые привлекаются технические специалисты государств.

4. Продолжительность совещания следует устанавливать с таким расчетом, чтобы имелось достаточно времени для завершения работы по всей повестке дня, изучения доклада, подготовленного на рабочих языках совещания, и утверждения доклада. После совещания Секретариату следует внести в доклад совещания необходимые незначительные редакционные поправки и исправить опечатки.

5. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует направлять, как правило, авиапочтой не позднее чем за десять месяцев до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за три месяца, в случае основной вспомогательной документации; прочую документацию следует направлять в возможно кратчайшие сроки.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)

Ассамблея,

принимая во внимание, что группы экспертов Аэронавигационной комиссии оказались полезным средством содействия решению узкоспециализированных технических проблем,

принимая во внимание необходимость получать максимальную пользу от работы групп экспертов Аэронавигационной комиссии, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства или Организацию,

постановляет:

1. группы экспертов создаются при Аэронавигационной комиссии в тех случаях, когда необходимо ускорить решение узкоспециализированных технических проблем, которые Аэронавигационная комиссия не может должным образом и быстро разрешить другими установленными путями;

2. полномочия и программы работы групп экспертов определяются четко и ясно, а группы экспертов обязаны их соблюдать;

3. периодически рассматривается ход работы групп экспертов Аэронавигационной комиссии и упраздняются группы экспертов, как только будет выполнена поставленная перед ними задача. Существование группы экспертов свыше четырех лет допускается только в том случае, если Аэронавигационная комиссия считает обоснованным продолжение ее работы.

Правило, связанное с вышеизложенными положениями

Доклады следует представлять таким образом, чтобы было ясно, что они представляют собой рекомендации группы экспертов Аэронавигационной комиссии, которые нельзя рассматривать как выражение мнений Договаривающихся государств.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 38 Конвенции любое Договаривающееся государство, которое считает невозможным придерживаться во всех отношениях какого-либо международного стандарта или правила и которое считает необходимым принять отличающиеся от них правила и практику, обязано немедленно уведомить об этом ИКАО,

принимая во внимание, что важно использовать все имеющиеся средства Организации для поощрения и поддержки Договаривающихся государств в деле преодоления трудностей, встречающихся при применении SARPS и PANS,

постановляет:

1. Договаривающиеся государства поощряются и поддерживаются всеми имеющимися средствами в деле применения SARPS и PANS;

2. различия между правилами и практикой Договаривающихся государств и положениями SARPS и PANS контролируются с целью содействия устранению тех различий, которые имеют важное значение для безопасности и регулярности международной авиации или несовместимы с целями международных стандартов.

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

1. При поощрении и поддержке Договаривающихся государств в деле применения SARPS и PANS Совету следует использовать все имеющиеся средства, включая ресурсы Штаб-квартиры, региональных бюро ИКАО и Программы развития ООН.

2. Договаривающимся государствам следует продолжить, а где необходимо – активизировать работу по применению в своих функциональных учреждениях правил и процедур, согласующихся с существующими SARPS и PANS. В связи с этим Договаривающимся государствам следует рассмотреть возможность улучшения методов, применяемых ими для реализации положений SARPS и PANS, если такие усовершенствования могли бы ускорить или упростить эти методы или сделать их более эффективными.

3. Совету следует настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам уведомлять Организацию о любых различиях, существующих между их национальными правилами и практикой и положениями SARPS, а также о дате или сроках, когда они обеспечат выполнение SARPS. Получаемые уведомления о различиях с SARPS следует незамедлительно публиковать в дополнениях к соответствующим Приложениям. Следует также просить Договаривающиеся государства публиковать в своих сборниках авиационной информации любые существенные различия с SARPS и PANS.

4. В процессе контроля за различиями с SARPS и PANS Совету следует запрашивать информацию у Договаривающихся государств, которые не представили или представили неполные сведения Организации о применении SARPS. Кроме того, Совету также следует просить Договаривающиеся государства, которые еще не опубликовали в своих сборниках авиационной информации сведения о применении SARPS и PANS, опубликовать их.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Технические руководства и циркуляры ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что обновленный инструктивный материал по техническим вопросам, представляемый через ИКАО, оказывает исключительно ценную помощь администрациям при разработке планов проведения в жизнь Стандартов и Рекомендуемой практики, Правил аэронавигационного обслуживания и региональных планов,

принимая во внимание, что в равной степени важно предусмотреть соответствующий технический инструктивный материал при подготовке и повышении квалификации эксплуатационного персонала, как этого требует технический прогресс, и тем самым улучшить качество обслуживания и повысить уровень безопасности полетов,

принимая во внимание, что нет иной соответствующей возможности обеспечить такой инструктивный материал в международном масштабе, кроме как под эгидой ИКАО,

принимая во внимание, что сохранение существующих руководств ИКАО и разработка новых руководств и циркуляров, по мере целесообразности, являются крупномасштабной задачей с точки зрения привлечения к этому необходимых технических и административных сотрудников, что сопряжено с противоречиями в отношении очередности задач и потребует специальных мероприятий, связанных с возможностями Секретариата и организацией издательской работы,

постановляет, что первоочередное внимание уделяется дальнейшему обновлению содержания существующих технических руководств ИКАО и разработке дополнительных инструктивных материалов, потребность в которых диктуется техническим прогрессом, что приносит тем самым оптимальную пользу Договаривающимся государствам в их деятельности по применению Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил аэронавигационного обслуживания, а также при планировании и обеспечении средств и обслуживания.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует постоянно следить за осуществлением программы работы над техническими руководствами и циркулярами ИКАО, с тем чтобы обеспечить наличие необходимого инструктивного материала по всем техническим областям.

2. Совету следует изыскивать средства, которые позволят без чрезмерных задержек и нарушения порядка очередности выпуска плановых изданий составлять и публиковать соответствующие технические руководства и циркуляры.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Единицы измерения

Ассамблея,

принимая во внимание, что в интересах безопасности международных воздушных и наземных операций следует осуществить унификацию единиц измерения,

принимая во внимание, что важно использовать в аэронавигационных изданиях ИКАО стандартные единицы измерения в единообразной форме,

принимая во внимание, что в четвертом издании Приложения 5 предусматривается использование стандартной системы единиц измерения в воздушных и наземных операциях международной гражданской авиации на основе Международной системы единиц измерения (СИ), при этом отдельные единицы, не принадлежащие к системе единиц СИ, разрешается использовать в одних случаях постоянно и в других временно,

постановляет:

1. Договаривающимся государствам предлагается привести национальные правила и практику в соответствие с положениями Приложения 5 по возможности скорее;

2. во всех аэронавигационных изданиях ИКАО единицы измерения указываются в единицах, предусмотренных в Приложении 5, где приводятся соответствующие единицы.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 33 Конвенции ясно не определяет целей, для которых должны признаваться удостоверения и свидетельства,

принимая во внимание, что существуют различные толкования относительно того, обязаны или не обязаны Договаривающиеся государства признавать удостоверения и свидетельства, которые выданы или которым придана сила другими Договаривающимися государствами, до вступления в силу SARPS, распространяющихся на соответствующие воздушные суда или пилотов,

принимая во внимание, что для определенных категорий воздушных судов или классов пилотов SARPS могут войти в силу лишь через много лет или может быть сочтено целесообразным не принимать SARPS для некоторых категорий или классов,

постановляет:

1. удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства экипажа воздушного судна, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, в котором зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты, в соответствии с положениями статей 32 b) и 33 Конвенции;

2. до вступления в силу международных стандартов, относящихся к определенным категориям, классам или типам воздушных судов или классам пилотов, удостоверения или свидетельства, которые выданы или которым придана сила в соответствии с национальными правилами Договаривающимся государством, в котором зарегистрировано данное воздушное судно, признаются другими Договаривающимися государствами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты.

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Авиационная подготовка

Ассамблея,

принимая во внимание, что удовлетворительное обеспечение и функционирование наземных средств и служб, а также применение SARPS и PANS зависят от высокого уровня подготовки личного состава,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства испытывают трудности в этих вопросах вследствие недостатка должным образом подготовленного личного состава,

принимая во внимание, что необходимы особые усилия с целью повышения уровня личного состава и оказания помощи Договаривающимся государствам для удовлетворения их потребностей в области подготовки личного состава,

принимая во внимание, что учебные семинары, проводимые Организацией, являются эффективным средством обеспечения всеобщего понимания и единообразного применения SARPS и PANS,

постановляет:

1. Договаривающиеся государства поощряются и поддерживаются в деле обеспечения высокого уровня подготовки авиационного персонала, и в частности тех, кто занимается предоставлением обслуживания и эксплуатацией технических средств в международной воздушной навигации. С этой целью, как часть своей регулярной программы работы, Организация постоянно осуществляет программу подготовки личного состава, которая называется программой ИКАО по авиационной подготовке*;

* Помощь, которую оказывает ИКАО в рамках Программы развития ООН и других программ, регулируется резолюциями A16-7 и A26-16.

2. Программа ИКАО по авиационной подготовке основывается на следующих принципах:

- a) авиационная подготовка является ответственностью Договаривающихся государств;
- b) Организации следует уделить первоочередное внимание разработке программ, связанных с безопасностью полетов и авиационной безопасностью;
- c) необходимо поощрять и поддерживать взаимопомощь Договаривающихся государств в деле подготовки авиационного персонала, особенно в тех вопросах, где недостаточная подготовка может отрицательно сказаться на безопасности, регулярности международной аэронавигации и авиационной безопасности;
- d) Организации следует консультировать Договаривающиеся государства по вопросам эксплуатационного надзора за учебно-тренировочными средствами;
- e) Организации не следует принимать участие в деле практического использования учебно-тренировочных средств, а следует поддерживать и консультировать эксплуатантов таких средств.

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

1. Путем разработки технических требований и инструктивного материала, проведения учебных семинаров, а также путем непосредственных рекомендаций и консультаций Совету следует оказывать помощь Договаривающимся государствам в деле:

- a) стандартизации, насколько это практически осуществимо, учебных программ, методики и содержания учебных курсов и введения необходимых положений о проведении экзаменов и выдаче свидетельств;
- b) приведения уровня подготовки к уровню международных стандартов;
- c) применения указанных выше в подпунктах a) и b) критериев для обеспечения большего единообразия в действующих правилах и процедурах.

2. Следует постоянно уделять внимание созданию специализированных курсов и курсов усовершенствования по подготовке соответствующих специалистов, требующихся для установки, эксплуатации и наблюдения за техническим состоянием средств и служб.

3. Совету следует поощрять Договаривающиеся государства к установлению требований в отношении:

- a) подготовки без отрыва от работы, включая ознакомление с соответствующими условиями эксплуатации, для тех лиц, которым после прохождения начальной подготовки необходимо приобрести практический опыт в реальных эксплуатационных условиях, прежде чем они получают назначение на ответственные оперативные посты; в связи с этим внимание государств следует обратить на

возможность использования в полной мере средств различных программ технического сотрудничества и помощи; и

- b) периодической переподготовки, в частности, в связи с внедрением нового оборудования, правил или техники.

4. Совету следует просить Договаривающиеся государства предоставлять для распространения среди других государств информацию о типах курсов авиационной подготовки, которые они организуют или которые имеются так или иначе в их государствах и на которые принимаются слушатели из других государств, с указанием адреса, по которому можно запросить дополнительные подробности. Точно так же Совету следует направлять Договаривающимся государствам соответствующую информацию об учебных заведениях, которым через ИКАО оказывается помощь и в которые принимаются слушатели из других стран.

5. Совету следует настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам в той степени, насколько это практически возможно, использовать учебные центры, находящиеся в их регионе, для подготовки своего личного состава в тех областях авиации, в которых не существует соответствующих национальных училищ. С этой целью Совету следует рекомендовать государствам, создавать благоприятные условия для граждан других государств данного региона.

ДОБАВЛЕНИЕ I

Координация научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций в области связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения (CNS/ATM) и аэродромных служб

Ассамблея,

принимая во внимание, что Организация играет полезную роль в деле координирования проводимой научно-исследовательской работы в области CNS/ATM и аэродромных служб,

принимая во внимание, что государствам, проводящим научно-исследовательскую работу, важно своевременно получать от Организации информацию относительно эксплуатационных требований международной гражданской авиации в этих областях,

постановляет поощрять международную координацию научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций в области CNS/ATM и аэродромных служб, не ущемляя в то же время необходимой свободы действий в научно-исследовательской работе.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует уделять надлежащее внимание своевременному определению эксплуатационных требований международной гражданской авиации в области CNS/ATM и аэродромных служб.

2. Совету следует поощрять Договаривающиеся государства предоставлять Организации текущую информацию о характере и направлениях осуществляемых и планируемых научно-исследовательских проектов, представляющих большой интерес, что позволит Организации сле-

дять за этой деятельностью, придавая ей координированный и упорядоченный характер, и предоставлять информацию всем Договаривающимся государствам.

ДОБАВЛЕНИЕ J

Координация работы по аэронавигационным системам и подсистемам

Ассамблея,

принимая во внимание, что в общих интересах экономии желательно избегать ненужного дублирования функций, выполняемых оборудованием, которое монтируется на борту воздушных судов, на наземных или космических установках,

принимая во внимание, что, вероятно, будет возможно снизить степень совокупной сложности создаваемого оборудования путем координации общих, функциональных спецификаций нового конкретного оборудования со спецификациями другого оборудования, монтируемого либо на борту воздушных судов, либо на наземных или космических установках,

принимая во внимание, что, как признается, такая координация может тем не менее столкнуться с техническими и эксплуатационными трудностями, и при этом следует учитывать эффективность расходов и необходимость ее постепенного внедрения без чрезмерных затрат,

принимая во внимание, что Аэронавигационная комиссия осуществляла, насколько это необходимо, координационные функции в отношении различной технической деятельности, проводимой под ее контролем, должным образом учитывая информацию, предоставляемую ей государствами,

постановляет, что работа по аэронавигационным системам и подсистемам тесно координируется, при этом должным образом учитывается их взаимосвязь и принимаются во внимание эксплуатационные требования, предполагаемый технический прогресс, а также соображения эксплуатационной рентабельности.

ДОБАВЛЕНИЕ K

Выработка региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил

Ассамблея,

принимая во внимание, что Совет утверждает региональные планы, определяющие средства, обслуживание и дополнительные региональные правила, которые обеспечиваются или используются Договаривающимися государствами в соответствии со статьей 28 Конвенции,

принимая во внимание, что региональные планы необходимо периодически корректировать с учетом потребностей международной гражданской авиации,

постановляет:

1. региональные планы пересматриваются в тех случаях, когда становится очевидным, что они более не отвечают настоящим и перспективным требованиям международной гражданской авиации;

2. в зависимости от характера требуемого изменения соответствующие поправки в региональный план вносятся посредством переписки между Организацией, Договаривающимися государствами и заинтересованными международными организациями;

3. в тех случаях, когда предложения об изменении относятся к обслуживанию и средствам, обеспечиваемым государствами, и такие предложения об изменении:

- a) не связаны с изменением требований, устанавливаемых Советом в региональных планах,
- b) не находятся в противоречии с установленной политикой ИКАО,
- c) не связаны с вопросами, которые не могут быть решены на региональном уровне,

Совет может делегировать полномочия для внесения и опубликования таких изменений на региональном уровне.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует постоянно следить за тем, какое влияние оказывает изменение требований на региональные планы, чтобы своевременно определять необходимость их пересмотра.

2. При определении степени срочности любого пересмотра региональных планов Совету следует учитывать время, которое требуется Договаривающимся государствам 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 связывались со временем, необходимым для приобретения соответствующего оборудования.

4. Совету следует использовать созданные им во всех регионах группы планирования для оказания помощи в поддержке региональных планов или любых дополнительных документов на уровне текущих требований.

ДОБАВЛЕНИЕ L

Региональные аэронавигационные совещания (RAN)

Ассамблея,

принимая во внимание, что региональные аэронавигационные совещания являются важным инструментом в определении средств и видов обслуживания, которые, как предполагается, Договаривающиеся государства предоставляют в соответствии со статьей 28 Конвенции,

принимая во внимание, что эти совещания требуют существенной затраты усилий и денежных средств со стороны Договаривающихся государств и Организации,

принимая во внимание необходимость получения максимальной пользы от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства или Организацию,

постановляет:

1. созываемые Советом региональные аэронавигационные совещания служат главным средством проведения всестороннего разбора и обзоров региональных планов в целях постоянного учета в них новых требований;

2. созыв таких совещаний и их повестки дня определяются существованием конкретных недостатков в региональных планах соответствующих районов или возможностью их возникновения;

3. географический район, подлежащий рассмотрению с учетом существующих и планируемых международных авиаперевозок и международных полетов авиации общего назначения, технические вопросы, подлежащие рассмотрению, и рабочие языки совещания определяются для каждого такого совещания;

4. для каждого такого совещания устанавливается такой порядок работы, который наилучшим образом обеспечивает обсуждение повестки дня и эффективную координацию всех составных компонентов совещания;

5. совещания, имеющие ограниченный характер по охвату технических вопросов и/или географическим масштабам, созываются в случае необходимости рассмотрения конкретных проблем, требующих срочного решения, или когда созыв таких совещаний позволяет сократить установленную периодичность проведения региональных совещаний в полном объеме.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует стремиться проводить региональные аэронавигационные совещания на местах в соответствующих регионах и следует поощрять Договаривающиеся государства, расположенные в этих регионах, отдельно или совместно выступать в качестве приглашающей стороны.

2. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию, включая перечень основных эксплуатационных требований и критериев планирования, следует направлять, как правило, авиапочтой не позднее чем за десять месяцев 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.

3. Совету следует обеспечивать региональные аэронавигационные совещания соответствующим инструктивным материалом по эксплуатационным и техническим вопросам, связанным с их повесткой дня.

4. Каждому участвующему в совещании Договаривающемуся государству следует до совещания собрать информацию о планах будущих полетов своих авиатранспортных эксплуатантов и своей международной авиации общего назначения, а также о предполагаемых перевозках, осуществляемых другими воздушными судами, внесенными в их реестр, и об общих потребностях этих различных категорий авиации в средствах и обслуживании.

5. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует способствовать разработке для региональных аэронавигационных совещаний, а также в ходе таких совещаний современных критериев планирования, которые позволили бы обеспечить соответствие региональных планов эксплуатационным потребностям и были бы экономически оправданы.

6. Совету следует разрабатывать и постоянно обновлять конкретные и подробные директивы для обсуждения на региональных аэронавигационных совещаниях вопросов, связанных с осуществлением.

ДОБАВЛЕНИЕ М

Осуществление региональных планов

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 28 Конвенции Договаривающиеся государства обязуются, насколько они сочтут это возможным, предоставлять аэронавигационные средства и обслуживание, необходимые для содействия международной аэронавигации,

принимая во внимание, что в региональных планах излагаются потребности в средствах и обслуживании международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что любые серьезные недостатки в порядке осуществления региональных планов могут повлиять на безопасность, регулярность и эффективность международных воздушных сообщений и, следовательно, должны устраняться в возможно кратчайшие сроки,

постановляет:

1. в программах осуществления планов Договаривающихся государств первоочередное внимание уделяется обеспечению тех средств и служб, включая их непрерывную работу, отсутствие которых могло бы серьезно отразиться на международных полетах;

2. выявление, разбор и принятие мер Организацией в отношении серьезных недостатков в ходе реализации региональных планов проводятся в минимально возможные сроки;

3. региональные группы планирования и осуществления проектов выявляют проблемы и недостатки, связанные как с самими региональными планами, так и с их выполнением, и предлагают меры по их устранению.

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

1. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует в полном объеме и быстро информировать каждое Договаривающееся государство о рекомендациях, касающихся обеспечения аэронавигационных средств и обслуживания, которые имеют отношение к данному государству в соответствии с региональными планами.

2. Договаривающимся государствам следует разрабатывать и постоянно обновлять соответствующие планы, включая потребности в персонале, с целью планомерного выполнения тех частей региональных планов, которые имеют к ним отношение.

3. Совету следует организовать контроль за выполнением региональных планов и выпуск периодических отчетов о ходе работ, в которые следует включать информацию о серьезных недостатках в деле выполнения региональных планов.

4. Стороны, пользующиеся аэронавигационными средствами и обслуживанием, должны сообщать о любых серьезных проблемах, с которыми они сталкиваются из-за отсутствия внедрения предусмотренных региональными планами аэронавигационных средств и обслуживания. Эту информацию следует направлять Договаривающимся государствам, отвечающим за их внедрение. По получении таких сообщений этим государствам следует принимать меры по устранению проблем, а в случае непринятия таких мер пользователями следует информировать ИКАО, при возможности, через посредство какой-либо международной организации.

5. Совету следует организовать периодическое рассмотрение серьезных проблем, с которыми сталкиваются пользователи из-за отсутствия внедрения аэронавигационных средств и обслуживания, и, при необходимости, принятие мер, способствующих скорейшему устранению этих проблем.

ДОБАВЛЕНИЕ N

Установление пределов воздушных пространств ОВД*

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии с Приложением 11 к Конвенции Договаривающемуся государству необходимо определить те части воздушного пространства над своей территорией, где будет осуществляться обслуживание воздушного движения, и после этого организовать и обеспечить такое обслуживание,

* Выражение "воздушные пространства ОВД" включает районы полетной информации, диспетчерские районы и зоны.

принимая во внимание, что в Приложении 11 к Конвенции также предусматривается возможность передачи по взаимному соглашению Договаривающимся государством своей ответственности за обеспечение обслуживания воздушного движения над своей территорией другому государству,

принимая во внимание, что как передающее ответственность за ОВД, так и обеспечивающее ОВД государство может резервировать за собой право прекратить в любое время действие любого такого соглашения,

принимая во внимание, что в Приложении 11 к Конвенции предусматривается, что районы воздушного пространства над открытым морем, в которых будет обеспечиваться обслуживание воздушного движения, определяются на основе региональных аэронавигационных соглашений, которые являются соглашениями, одобренными Советом ИКАО обычно по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний,

постановляет со ссылкой на региональные аэронавигационные планы, что:

1. пределы воздушных пространств ОВД над территориями государств или над открытым морем устанавливаются на основе технических и эксплуатационных соображений в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности и экономии как для тех, кто предоставляет, так и для тех, кто использует такое обслуживание;

2. разделение установленных воздушных пространств ОВД на части следует осуществлять только по техническим и эксплуатационным причинам, а также по соображениям безопасности и эффективности полетов;

3. если какие-либо воздушные пространства ОВД необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами должно быть заключено соответствующее соглашение;

4. обеспечивающее ОВД государство при осуществлении обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над территорией передающего ответственность за ОВД государства выполняет это в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования обеспечивающим ОВД государством, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

5. любая передача ответственности одним государством другому или любое возложение ответственности за ОВД над открытым морем ограничивается техническими и эксплуатационными функциями, относящимися к обеспечению безопасности и регулярности воздушного движения, осуществляемого в данном воздушном пространстве;

и далее заявляет, что:

6. любое Договаривающееся государство, которое передает другому государству ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над своей территорией, делает это, не умаляя своего суверенитета;

7. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения обслуживания государством воздушного движения в воздушном пространстве над

открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над данным воздушным пространством.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Договаривающимся государствам следует изыскивать наиболее эффективное и экономичное разграничение воздушного пространства ОВД, оптимальное расположение пунктов передачи ответственности и наиболее эффективные процедуры координации в сотрудничестве с другими заинтересованными государствами и с Организацией.

2. Совету следует поощрять государства, обеспечивающие обслуживание воздушного движения над открытым морем, вступать, насколько это практически возможно, в соглашения с соответствующими государствами, обеспечивающими обслуживание воздушного движения в примыкающих воздушных пространствах, для того чтобы в случае невозможности обеспечения требуемого обслуживания воздушного движения над открытым морем существовали запасные планы, которые могут потребовать временного изменения пределов воздушного пространства ОВД и будут осуществляться с одобрения Совета ИКАО до тех пор, пока не будет возобновлено первоначальное обслуживание.

ДОБАВЛЕНИЕ О

Обеспечение поисково-спасательной службы

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 25 Конвенции каждое Договаривающееся государство обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут быть рекомендованы в соответствии с Конвенцией,

принимая во внимание, что Приложение 12 к Конвенции содержит требования в отношении организации и обеспечения поисково-спасательной службы в пределах территорий Договаривающихся государств, а также в зонах над открытым морем,

принимая во внимание, что в Приложении 12 к Конвенции указывается, что те районы открытого моря, где будут обеспечиваться поисково-спасательные службы, устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений, одобряемых Советом, как правило, по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний,

принимая во внимание, что в Приложении 12 Конвенции рекомендуется, чтобы районы поиска и спасания насколько это практически возможно, совпадали с соответствующими районами полетной информации, а в случае с такими районами над открытым морем – с морскими районами поиска и спасания,

принимая во внимание, что в статье 69 Конвенции указывается, что если Совет считает, что аэронавигационные службы какого-либо Договаривающегося государства недостаточно отвечают требованиям безопасной эксплуатации международных воздушных сообщений, как существующих, так и планируемых, то Совет консультируется с этим непосредственно

заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации,

принимая во внимание, что аэронавигационные службы, упомянутые в статье 69 Конвенции, включают, помимо прочего, поисково-спасательную службу,

постановляет:

1. пределы районов поиска и спасания над территорией государств, или, в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением, над районом, выходящим за пределы суверенного воздушного пространства государства, или над открытым морем устанавливаются исходя из технических и эксплуатационных соображений, учитывая также желательность совпадения районов полетной информации, районов поиска и спасания и, в случае с районами над открытым морем, морскими районами поиска и спасания, в целях обеспечения безопасности полетов и оптимизации эффективности при наименьших общих затратах;

2. государства обеспечивают максимально тесное сотрудничество между морскими и авиационными службами поиска и спасания при обслуживании одного и того же района и в случае целесообразности создают объединенные координационные центры спасания в целях координации авиационных и морских поисково-спасательных операций;

3. если какие-либо районы поиска и спасания необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами следует заключать соответствующее соглашение;

4. государство, обеспечивающее поисково-спасательную службу, при осуществлении поиска и спасания над территорией передающего ответственность государства действует в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования государством, осуществляющим поиск и спасание, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

5. любая передача ответственности одним государством другому или любое возложение ответственности за поиск и спасание над открытым морем ограничиваются техническими и эксплуатационными функциями, связанными с обеспечением поисково-спасательной службы в данной зоне;

6. меры по исправлению несоответствий в обеспечении эффективной поисково-спасательной службы, в том числе над открытым морем, изыскиваются путем переговоров с государствами, которые могут оказаться в состоянии предоставить оперативную или финансовую помощь в мероприятиях поиска и спасания, в целях заключения соглашения относительно этого;

и далее заявляет, что:

7. любое Договаривающееся государство, которое передает другому государству ответственность за обеспечение поисково-спасательной службы в пределах своей территории, делает это, не умаляя своего суверенитета;

8. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения каким-либо государством поисково-спасательной службы в зонах над открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над соответствующей зоной.

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

1. Договаривающимся государствам следует в сотрудничестве с другими государствами и Организацией изыскивать наиболее эффективное разграничение районов поиска и спасания и по мере необходимости рассматривать вопрос об объединении имеющихся ресурсов или о совместном создании единой поисково-спасательной организации, ответственной за обеспечение поисково-спасательной службы в зонах, простирающихся над территорией двух или более государств или над открытым морем.

2. Совету следует поощрять государства, которые не могут обеспечивать действия в воздухе в районах поиска и спасания, за которые они несут ответственность, вследствие отсутствия необходимых средств, запрашивать помощь у других государств для улучшения положения и заключать соглашения с соответствующими государствами относительно помощи, которая может быть предоставлена при осуществлении поисково-спасательных операций.

ДОБАВЛЕНИЕ Р

**Координация воздушного движения гражданской
и военной авиации**

Ассамблея,

принимая во внимание, что воздушное пространство, а также многие средства и обслуживание предназначаются для использования как гражданской, так и военной авиацией,

принимая во внимание, что статья 3 d) Конвенции требует, чтобы Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращали должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов,

принимая во внимание, что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблем совместного использования воздушного пространства,

принимая во внимание, что, хотя полное объединение функций контроля за воздушным движением гражданских и военных воздушных судов можно рассматривать как конечную цель, достигнутое улучшение координации во многих государствах уже сейчас обеспечивает подход непосредственно к решению существующих трудностей,

постановляет:

1. совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивалась безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации;

2. установленные Договаривающимися государствами правила и порядок выполнения полетов их государственных воздушных судов над открытым морем разрабатываются с таким расчетом, чтобы эти полеты не ставили под угрозу безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации и чтобы эти полеты, насколько практически возможно, выполнялись с учетом правил полетов, изложенных в Приложении 2.

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

1. Договаривающимся государствам следует, по мере необходимости, устанавливать или улучшать координацию обслуживания воздушного движения своих гражданских и военных судов, руководствуясь принципом, изложенным в пункте 1 постановляющей части выше.

2. Совету следует обеспечить, чтобы вопросы, связанные с координацией использования воздушного пространства гражданскими и военными судами, включались, где это необходимо, в повестку дня специализированных и региональных совещаний.

3. При введении правил и порядка выполнения полетов, упомянутых в пункте 2 постановляющей части, соответствующему государству следует согласовать этот вопрос со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе.

ДОБАВЛЕНИЕ Q

Обеспечение соответствующих аэродромов

Ассамблея,

принимая во внимание, что во многих местах физические характеристики аэродромов требуют существенного улучшения,

принимая во внимание, что в некоторых случаях эти улучшения повлекут за собой значительные расходы и было бы нецелесообразно планировать такие работы без учета перспектив развития,

принимая во внимание, что государствам и аэродромным полномочным органам по-прежнему будет необходимо знать общие тенденции, касающиеся требований к аэродромам, на которые, вполне вероятно, повлияют последующие поколения воздушных судов,

принимая во внимание, что многих сложных проблем можно избежать, если эксплуатационные требования новых воздушных судов позволят обеспечить их экономичную эксплуатацию без дополнительных изменений физических характеристик аэродромов,

принимая во внимание, что, хотя использование аэродромов имеет много преимуществ, в некоторых местах по соображениям охраны окружающей среды вводятся ограничения на полеты воздушных судов. Принимая во внимание проблемы пропускной способности, испытываемые в настоящее время во всем мире, необходимо учитывать ввод в эксплуатацию новых менее шумных воздушных судов,

принимая во внимание, что хотя существует расширяющаяся тенденция эксплуатации аэродромов автономными организациями, тем не менее государства по-прежнему обязаны обеспечивать безопасное функционирование аэродромных объектов и служб,

постановляет:

1. Организация следит за техническими требованиями к аэродромам;

2. проектирование конструкций воздушных судов будущих поколений необходимо осуществлять с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются воздушные суда;

3. государства осуществляют сертификацию аэродромов;

4. государствам следует обеспечивать внедрение систем управления безопасностью полетов на своих аэродромах.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. На основе результатов постоянного обзора технических требований, о чем говорится в пункте 1 постановляющей части выше, Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует:

- a) разрабатывать дополнительный инструктивный материал по перспективам развития;
- b) информировать Договаривающиеся государства о перспективах развития.

2. Совету следует и впредь обращать внимание изготовителей воздушных судов и эксплуатантов на принципы политики, изложенные в пункте 2 постановляющей части.

ДОБАВЛЕНИЕ R

Наземные и летные испытания радионавигационных средств

Ассамблея,

принимая во внимание важное значение проверки характеристик радионавигационных средств посредством проведения регулярных испытаний,

принимая во внимание, что разработка гораздо более совершенного оборудования для наземных испытаний сведет к минимуму необходимость в летных испытаниях,

постановляет:

1. до возможного появления гораздо более совершенного оборудования для наземных испытаний проверка радионавигационных средств осуществляется путем обычных летных испытаний;

2. в целях сведения к минимуму необходимости в периодических летных испытаниях следует усовершенствовать радионавигационное наземное оборудование, в том числе соответствующие наземные испытательные и контролирующие устройства, которые позволяли бы определять рабочие характеристики с такой же точностью, как и при летных испытаниях.

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

1. До тех пор пока не будут разработаны гораздо более совершенные наземные испытательные средства, Договаривающимся государствам следует создавать свои собственные летно-испытательные подразделения, создавать объединенные подразделения совместно с другими государствами или заключать соглашения с государствами или ведомствами, располагающими необходимыми средствами, о проведении этих летных испытаний от их имени.

2. Совету следует и впредь заниматься координацией мероприятий, проводимых Договаривающимися государствами в области регулярных летных испытаний своих радионавигационных средств.

3. Совету в консультации с Договаривающимися государствами, занимающимися разработкой и производством радионавигационных систем, следует изучить все возможные пути усовершенствования наземных испытательных средств в целях сведения к минимуму необходимости в периодических летных испытаниях.

4. Совету следует направлять Договаривающимся государствам информацию о важных достижениях в области усовершенствования радионавигационного наземного оборудования, а также связанных с ним наземных испытательных и контролирующих устройств в тех случаях, когда эти достижения позволят свести к минимуму необходимость в проведении летных испытаний.

ДОБАВЛЕНИЕ S

**Обеспечение надлежащих условий найма
и работы персонала авиационно-технических
наземных служб**

Ассамблея,

принимая во внимание, что условия найма и работы, не соответствующие квалификации и степени ответственности персонала авиационно-технических наземных служб, являются основной причиной затруднений в деле найма достаточно квалифицированного персонала и сохранения его на работе после прохождения подготовки,

принимая во внимание, что такие затруднения препятствуют удовлетворительному выполнению региональных планов, SARPS и PANS,

постановляет, что условия найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб следует устанавливать в зависимости от требуемой квалификации и степени возложенной на них ответственности.

ДОБАВЛЕНИЕ Т

Участие государств в технической работе ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание, что техническое сотрудничество Договаривающихся государств имеет существенное значение для достижения надлежащего прогресса в технической работе ИКАО,

принимая во внимание периодически возникающие затруднения с получением от Договаривающихся государств своевременной и должной помощи Организации в ее технической работе,

принимая во внимание необходимость получения максимальной пользы от этого участия, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства и Организацию,

постановляет, что в своей технической работе Организация нуждается в эффективной технической помощи со стороны Договаривающихся государств.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует поощрять эффективное участие Договаривающихся государств в технической работе ИКАО, обращая должное внимание на необходимость максимального сокращения издержек Организации и Договаривающихся государств в связи с этим участием.

2. Договаривающимся государствам, насколько каждое сочтет практически возможным, следует:

- a) путем переписки оказывать содействие в осуществлении технических проектов ИКАО;
- b) присутствовать на совещаниях ИКАО и активно участвовать в мероприятиях по подготовке совещаний, в частности путем заблаговременного представления документации, содержащей либо конкретные предложения по соответствующим пунктам повестки дня, либо свои мнения по представленным им документам;
- c) принимать участие в работе групп экспертов ИКАО и обеспечивать, чтобы назначаемые ими специалисты имели соответствующую квалификацию и могли вносить эффективный вклад в работу группы экспертов;
- d) проводить специализированные исследования по просьбе Организации;
- e) содействовать Организации в проводимой ею технической работе любыми другими средствами, которые может предложить Совет.

ДОБАВЛЕНИЕ U

Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро

Ассамблея,

принимая во внимание, что постоянно необходимо оказывать эффективную помощь Договаривающимся государствам в деле применения региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS,

принимая во внимание, что важно эффективно использовать технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро для оказания содействия Договаривающимся государствам в решении их проблем внедрения,

принимая во внимание, что важно обеспечить возможность для сотрудников технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро в целях надлежащего выполнения своих задач поддерживать на должном уровне свою профессионально-техническую подготовку, а также соответствующим образом информировать их о последних достижениях в конкретных областях,

постановляет:

1. ресурсы технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро эффективно используются для обеспечения оптимально необходимого содействия Договаривающимся государствам в решении их проблем, касающихся применения региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS;

2. сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро обеспечивается возможность поддерживать на должном уровне свою профессионально-техническую подготовку, и они соответствующим образом информируются о последних достижениях в области техники.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность чаще выезжать в командировки необходимой продолжительности, когда такие командировки необходимы или об этом просят Договаривающиеся государства в целях оказания им содействия в решении их проблем внедрения.

2. В тех случаях, когда региональные бюро нуждаются во временном персонале, в максимально возможной степени следует прибегать к временному переводу персонала соответствующих специальностей из одного регионального бюро в другое и из Штаб-квартиры в региональные бюро.

3. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность следить за достижениями в соответствующих областях их деятельности, помимо всего прочего, путем участия в отдельных технических совещаниях, посещения научно-исследовательских организаций и присутствия при испытаниях и оценке нового оборудования и техники. Однако таким командировкам не следует отдавать предпочтение

перед основными функциями Секретариата, заключающимися в обслуживании Организации и ее нескольких совещательных органов. Более того, выезд в такие командировки следует увязывать, насколько возможно, с поездками, необходимыми для выполнения других функций ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ V

Сотрудничество Договаривающихся государств в расследовании некоторых авиационных происшествий

Ассамблея,

принимая во внимание, что государству, в котором произошло авиационное происшествие, вменяется в обязанность, в соответствии со статьей 26 Конвенции, назначить расследование обстоятельств происшествия,

принимая во внимание, что вследствие возрастающей сложности современных воздушных судов для проведения расследования авиационных происшествий необходимы участие экспертов из многих специализированных технических и эксплуатационных областей и доступ к специально оборудованным средствам для расследования,

принимая во внимание, что многие Договаривающиеся государства не располагают такими специализированными техническими и эксплуатационными экспертизами и соответствующими средствами,

принимая во внимание, что в целях безопасности полетов воздушных судов и предупреждения происшествий необходимо, чтобы проводилось тщательное расследование происшествий и представлялись отчеты и чтобы соображения расходов не отражались отрицательно на эффективности расследований,

принимая во внимание, что расходы по ликвидации последствий и расследованию крупных авиационных происшествий могут возложить тяжелое финансовое бремя на государство, где произошло авиационное происшествие,

постановляет рекомендовать Договаривающимся государствам сотрудничать в расследовании крупных авиационных происшествий или происшествий, при расследовании которых необходимы высококвалифицированные эксперты и специальное оборудование, и чтобы с этой целью Договаривающиеся государства, по мере возможности, среди прочего:

- a) предоставляли по просьбе других Договаривающихся государств помощь в виде экспертов и оборудования для расследования крупных авиационных происшествий;
- b) предоставляли возможность Договаривающимся государствам, желающим получить опыт расследования, присутствовать при расследовании крупных авиационных происшествий в интересах дальнейшего развития и совершенствования методов расследования.

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

1. Договаривающиеся государства следует поощрять проводить региональные семинары по расследованию авиационных происшествий в целях обмена информацией о законодательных положениях и процедурах расследования каждого государства, распространении сведений и опыта в области организации и методов расследования, наличии экспертов и средств, а также о практике устранения возникающих при расследовании авиационных происшествий трудностей.

2. Договаривающиеся государства следует поощрять содействовать участию в проводимых в других государствах расследованиях в качестве наблюдателей представителей полномочных органов по расследованию авиационных происшествий в целях стажировки и профессиональной ориентации.

3. Договаривающимся государствам следует рекомендовать оценивать свои потребности и возможности в области расследования и предотвращения авиационных происшествий в целях разработки программ подготовки для базовых курсов по расследованию и предотвращению авиационных происшествий. Следует досконально изучить возможности использования региональных учебных центров для таких курсов, а также применение методики ТРЕЙНЭР, которая позволяет обеспечить стандартизированное на международном уровне обучение.

ДОБАВЛЕНИЕ W

Безопасность полетов и человеческий фактор

Ассамблея,

принимая во внимание, что целями и задачами ИКАО, установленными Чикагской конвенцией, предусматривается содействие развитию международного воздушного транспорта "...с тем чтобы... способствовать безопасности полетов в международной аэронавигации",

принимая во внимание признанный факт, что человеческий фактор связан с ограниченными возможностями человека в авиации,

принимая во внимание, что поскольку влияние человеческого фактора проявляется в большинстве авиационных происшествий (порядка 70%), существует постоянная потребность в принятии соответствующих мер, направленных на сокращение количества авиационных происшествий,

принимая во внимание, что расширение использования средств автоматизации и внедрения новой техники, влекущее за собой усложнение операций в воздухе и на земле, может привести к дальнейшему обострению проблем человеческого фактора, если своевременно не будет принято соответствующих мер,

принимая во внимание, что в настоящее время в ряде государств осуществляются программы работ по человеческому фактору и накопленный ими опыт следует применять на практике в целях повышения уровня безопасности воздушного транспорта,

принимая во внимание признанный факт, что в целях достижения существенного прогресса в повышении уровня авиационной безопасности необходимо еще более ограничить влияние человеческого фактора на возникновение авиационных происшествий,

постановляет:

1. Договаривающимся государствам следует учитывать соответствующие аспекты человеческого фактора при проектировании или сертификации оборудования и утверждении эксплуатационных правил, а также при подготовке персонала и/или выдаче ему свидетельств;

2. следует поощрять осуществление Договаривающимися государствами широкого сотрудничества и активизацию ими взаимного обмена информацией по проблемам, связанным с влиянием человеческого фактора на безопасность деятельности гражданской авиации;

3. Совету следует обобщать и анализировать опыт государств, а также разрабатывать и внедрять соответствующий материал ИКАО по различным аспектам человеческого фактора.

ДОБАВЛЕНИЕ X

Предоставление обслуживания воздушного движения

Ассамблея,

принимая во внимание, что в соответствии с Приложением 11 к Конвенции от Договаривающихся государств требуется организовывать обслуживание воздушного движения в воздушном пространстве и на аэродромах, в отношении которых установлено, что это необходимо,

принимая во внимание, что согласно Приложению 11 к Конвенции требуется, чтобы Договаривающиеся государства обеспечивали наличие программ ОВД по управлению безопасностью полетов,

принимая во внимание, что совместные усилия Договаривающихся государств могут привести к созданию более эффективной системы организации воздушного движения,

постановляет:

1. в процессе внедрения обслуживания воздушного движения государства добиваются, чтобы такое обслуживание отвечало установленным требованиям к безопасности, регулярности и эффективности полетов международной гражданской авиации;

2. учитывая необходимость обеспечения рентабельного внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM, государства рассматривают возможность предпринятия совместных усилий для внедрения более эффективной организации воздушного пространства, в частности верхнего воздушного пространства;

3. государствам следует добиваться внедрения соответствующим поставщиком обслуживания воздушного движения программ управления безопасностью полетов во всех видах воздушного пространства и на всех аэродромах, где предоставляется обслуживание воздушного движения.

**Правила, связанные с
вышеизложенными положениями**

Договаривающимся государствам следует по мере необходимости рассматривать вопрос о совместном создании единого органа по обслуживанию воздушного движения, ответственного за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве ОВД над территориями двух или нескольких государств или над открытым морем.

Резолюция А35-15. 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, обновленное 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 А33-15.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Общая политика

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО является единственной международной организацией, которая в состоянии осуществлять эффективную координацию деятельности в области CNS/ATM во всемирном масштабе,

принимая во внимание, что системы CNS/ATM ИКАО следует использовать в интересах и целях гражданской авиации всего мира,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства должны обладать равными правами на получение преимуществ от глобальных систем, входящих в системы CNS/ATM ИКАО,

учитывая заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM, разработанное и принятое Советом ИКАО 9 марта 1994 года,

1. *постановляет*, что ничто не должно лишать Договаривающееся государство его права на получение преимуществ от систем CNS/ATM ИКАО или приводить к дискриминации в отношениях между государствами, предоставляющими и использующими системы;

2. *постановляет*, что внедрение систем CNS/ATM ИКАО не должно затрагивать суверенитет и границы государств;

3. *настоятельно рекомендует* разрабатывать положения и инструктивные материалы, касающиеся всех аспектов систем CNS/ATM ИКАО, в рамках соответствующих совещаний, конференций, групп экспертов и семинаров с участием Договаривающихся государств;

4. *настоятельно рекомендует* достаточно заблаговременно рассылать предлагаемые положения, охватывающие все аспекты систем CNS/ATM ИКАО, всем Договаривающимся государствам, с тем чтобы предоставить им надлежащую возможность для соответствующей подготовки, насколько это практически осуществимо.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Гармонизация внедрения систем CNS/ATM ИКАО

Ассамблея,

принимая во внимание международный характер гражданской авиации и взаимодействие региональных аэронавигационных служб,

принимая во внимание рекомендации 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 и 8/5 Десятой Аэронавигационной конференции, рекомендации 4/4 и 4/5 3-го совещания Специального комитета по контролю и координации разработки и планированию перехода к будущей системе аэронавигации (FANS – этап II), рекомендацию 4/4 4-го совещания Комитета FANS (этап II) и рекомендаций 1/1, 1/5, 1/13, 2/8, 4/1, 6/9, 7/3 и 6/13 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, PIRGs и авиационную отрасль использовать глобальную эксплуатационную концепцию ОрВД ИКАО в качестве общих рамок, которыми следует руководствоваться при планировании и внедрении систем CNS/ATM, и сосредоточить всю такую деятельность по разработке на глобальной эксплуатационной концепции ОрВД;

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

3. *настоятельно рекомендует* Совету незамедлительно продолжить рассмотрение экономических, организационных, юридических и стратегических аспектов, связанных с внедрением систем CNS/ATM ИКАО;

4. *настоятельно призывает* Совет предпринять необходимые шаги для обеспечения того, чтобы будущая глобальная система ОрВД строилась на характеристиках и чтобы связанные с характеристиками цели и задачи будущих систем разрабатывались своевременно;

5. *призывает* государства, которые в состоянии сделать это, и

предлагает соответствующим международным организациям, пользователям и поставщикам услуг:

a) не жалеть усилий для сотрудничества и оказания содействия в осуществлении программ научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций (RDT&D) в тесном сотрудничестве с государствами с ограниченными ресурсами;

b) апробировать концептуальные компоненты, определенные в глобальной эксплуатационной концепции ОрВД;

6. *просит* Совет на первоочередной основе в рамках принятого Ассамблеей бюджета обеспечить выделение достаточных ресурсов тем региональным бюро ИКАО, которые, в частности, аккредитованы в развивающихся государствах, учитывая, что они будут призваны оказывать более широкую поддержку группам регионального планирования и осуществления проектов, которые являются основными органами, отвечающими за региональное планирование перехода к разработанным ИКАО системам связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM);

7. *далее просит* Совет продолжать настоятельно призывать государства, международные организации и финансовые учреждения мобилизовать ресурсы для оказания помощи государствам,

которым требуется техническое сотрудничество в решении вопросов планирования и внедрения систем CNS/ATM ИКАО.

Резолюция А35-16. О разработке технических требований, касающихся систем бортовых самописцев полетных данных

Ассамблея,

принимая во внимание, что главной целью Организации является обеспечение безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что разработка международных стандартов содействует достижению этой цели,

признавая важность бортовых самописцев для обеспечения безопасности полетов,

признавая необходимость разработки технических требований к этим системам,

1. *порукает* Совету как можно скорее возобновить работу в области бортовых самописцев с использованием соответствующих средств и в первую очередь рассмотреть вопросы, касающиеся поиска и восстановления этих систем, устаревания, недостаточного количества регистрируемых параметров и необходимости обязательной видеозаписи в кабине экипажа;

2. *просит* Совет представить доклад на следующей сессии Ассамблеи о выполнении настоящей резолюции.

Резолюция А35-17. Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации

Ассамблея,

принимая во внимание, что главная цель Организации по-прежнему будет заключаться в обеспечении безопасности полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

признавая важность свободного обмена информацией о безопасности полетов между заинтересованными сторонами авиационной системы,

признавая важность защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего ее использования для обеспечения постоянного наличия всей соответствующей информации о безопасности полетов, позволяющей принимать правильные и своевременные профилактические меры,

выражая озабоченность тенденцией использования информации о безопасности полетов для предпринятия действий дисциплинарного и принудительного характера, а также принятия ее в качестве доказательства при судебных разбирательствах,

учитывая, что использование информации о безопасности полетов в других целях, помимо касающихся безопасности полетов, может затруднить получение такой информации с негативными последствиями для безопасности полетов в авиации,

считая необходимым обеспечить сбалансированный учет потребностей в защите информации о безопасности полетов и потребностей в надлежащем отправлении правосудия,

признавая, что технологический прогресс привел к появлению новых систем сбора, обработки и рассылки данных о безопасности полетов и в этой связи, многочисленных источников информации о безопасности полетов, которые имеют важное значение для повышения безопасности полетов в авиации,

отмечая, что существующее международное право, а также национальные законодательства и правила во многих государствах могут неадекватно отражать методы защиты информации о безопасности полетов от ненадлежащего использования,

1. *порукает* Совету разработать соответствующие правовые принципы, которые будут помогать государствам принимать национальные законодательства и правила для обеспечения защиты информации из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, предусматривая при этом надлежащее осуществление правосудия в государстве;

2. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам проанализировать и, при необходимости, скорректировать свои существующие законодательства или принять законы и правила для обеспечения защиты информации из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, основанные, насколько это возможно, на правовых принципах, разработанных ИКАО;

3. *порукает* Совету представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о ходе работ в данной области.

Резолюция А35-18. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

Введение

Ассамблея,

принимая во внимание, что Конвенция устанавливает основные принципы, которым должны следовать правительства для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным и согласованным образом, и поэтому одной из задач ИКАО является поддержка принципов и мер, содействующих осуществлению международных воздушных сообщений на основе равных возможностей, эффективности и экономичности, взаимного уважения прав государств, а также с учетом общих интересов,

принимая во внимание, что воздушный транспорт является одним из важных факторов обеспечения устойчивого экономического развития как на национальном, так и на международном уровнях,

принимая во внимание, что странам, особенно развивающимся, становится все труднее изыскивать необходимые ресурсы для развития воздушного транспорта,

принимая во внимание, что Организация готовит на постоянной основе для Договаривающихся государств инструктивный материал, исследования и статистическую информацию о развитии воздушного транспорта, которые должны быть актуальными, целенаправленными и уместными и доводиться до сведения Договаривающихся государств с помощью наиболее эффективных средств,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства должны представлять точные и фактические статистические данные и другие сведения, с тем чтобы Организация могла готовить такой инструктивный материал, такие исследования и такую статистическую информацию,

принимая во внимание, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал должен оказывать содействие Договаривающимся государствам в разработке политики и практики, способствующих процессам глобализации, коммерциализации и либерализации международного воздушного транспорта,

принимая во внимание важность участия Договаривающихся государств в работе Организации в области воздушного транспорта,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления, которые перечислены ниже, представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, обновленное по состоянию на день закрытия 35-й сессии Ассамблеи:

- Добавление А. Экономическое регулирование;
- Добавление В. Статистика;
- Добавление С. Прогнозирование и экономическое планирование;
- Добавление D. Упрощение формальностей;
- Добавление Е. Налогообложение;
- Добавление F. Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание;
- Добавление G. Экономика авиаперевозчиков;
- Добавление H. Авиапочта;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать эту политику и то, что она постоянно уточняется Советом в документах, указанных в настоящем сводном заявлении, и Генеральным секретарем в руководствах и циркулярах;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия для выполнения своих обязательств, вытекающих из Конвенции и резолюций Ассамблеи, поддерживать работу Организации в области воздушного транспорта и, в частности, представлять самым оперативным образом наиболее полную статистическую и другую информацию, запрашиваемую Организацией для ее исследований в области воздушного транспорта;

4. *предлагает* Совету придавать особое значение проблеме финансирования развития людских и технических ресурсов, необходимых для обеспечения наибольшего возможного вклада воздушного транспорта в обеспечение экономического и социального благополучия развивающихся стран;

5. *предлагает* Совету обращаться за консультациями к квалифицированным представителям Договаривающихся государств, когда, по его мнению, это будет содействовать продвижению его работы над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая создание групп квалифицированных экспертов,

подотчетных Авиатранспортному комитету, или исследовательских групп Секретариата, а также работу по переписке или проведение совещаний;

6. *предлагает* Совету созывать конференции или специализированные совещания, в которых могли бы участвовать все Договаривающиеся государства, в качестве основного средства достижения прогресса в решении вопросов всемирного значения в области воздушного транспорта в тех случаях, когда такие совещания оправданы с точки зрения количества и важности вопросов, подлежащих рассмотрению, и когда имеется возможность предпринятия конструктивных действий по ним;

7. *предлагает* Совету обеспечить проведение практикумов, семинаров и прочих подобных совещаний, которые могут потребоваться для ознакомления Договаривающихся государств с политикой ИКАО в области воздушного транспорта и соответствующим инструктивным материалом;

8. *предлагает* Совету регулярно пересматривать сводное заявление о политике ИКАО в области воздушного транспорта и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения изменений в заявление;

9. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-19.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Экономическое регулирование

Раздел I. Соглашения и договоренности

Ассамблея,

принимая во внимание, что, по ее мнению, в настоящее время отсутствует перспектива заключения всеобъемлющего и глобального многостороннего соглашения, хотя обеспечение в максимально возможной степени многосторонних подходов к вопросам коммерческих прав по-прежнему остается одной из целей Организации,

принимая во внимание, что в рамках Конвенции Договаривающиеся государства имеют различные цели и политику в области регулирования, но исходят из единой основной задачи обеспечения постоянного и устойчивого участия в деятельности международной авиатранспортной системы,

принимая во внимание, что одна из целей Конвенции заключается в том, чтобы международные воздушные сообщения осуществлялись надежно и экономично, и в этой связи Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (IASTA) способствует выполнению международных регулярных перевозок и содействует достижению этой цели Договаривающимися государствами, которые уже являются участниками этого соглашения,

принимая во внимание, что Ассамблея неоднократно подчеркивала обязательство каждого Договаривающегося государства соблюдать положения статьи 83 Конвенции, регистрируя в Совете в кратчайшие сроки все договоренности, касающиеся международной гражданской авиации, в соответствии с *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*,

принимая во внимание, что необоснованные задержки и невыполнение требований, касающихся регистрации авиационных соглашений и договоренностей, нежелательны для точности и полноты нормативной информации, а также для улучшения транспарентности,

принимая во внимание, что установление обоснованных и умеренных международных пассажирских и грузовых авиатарифов, которые способствовали бы успешному развитию воздушных перевозок, является вопросом большой важности для экономики многих государств,

принимая во внимание, что правила и условия, связанные с международными авиатарифами, должны исключать неоправданные осложнения, быть по возможности единообразными и в достаточной мере обеспечивать защиту интересов пользователей,

принимая во внимание, что правительства несут ответственность за пассажирские и грузовые тарифы в соответствии со своим национальным законодательством и обязательствами, вытекающими из двусторонних и других соглашений о воздушных сообщениях,

1. *вновь подтверждает* первоочередную роль ИКАО в разработке положений, касающихся политики в области регулирования международного воздушного транспорта, и в содействии гарантированной либерализации;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые еще не стали участниками Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (IASTA), в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к нему;

3. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам регистрировать соглашения и договоренности о сотрудничестве в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам полностью информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении двусторонних соглашений, а также о любых достигнутых или предполагаемых результатах в деле создания многосторонних механизмов обмена коммерческими правами;

5. *предлагает* Совету продолжать сотрудничество с региональными и субрегиональными органами по изучению и разработке методов сотрудничества, в том числе либерализованных договоренностей, и анализировать результаты принятия таких мер для определения того, могут ли аналогичные или другие меры быть со временем рекомендованы государствам для применения на более широкой основе;

6. *предлагает* Совету продолжить сравнительный анализ политики и практики Договаривающихся государств и авиакомпаний в отношении коммерческих прав и рассмотреть положения соглашений о воздушных сообщениях и информировать все Договаривающиеся государства о любых новых событиях в международном сотрудничестве в отношении коммерческих прав, включая либерализованные договоренности;

7. *порукает Совету* постоянно рассматривать механизм установления международных тарифов, а также правила и условия, связанные с международными тарифами;

8. *предлагает* Совету периодически пересматривать правила регистрации с целью упрощения процесса регистрации авиационных соглашений и договоренностей;

9. *просит* Генерального секретаря напоминать Договаривающимся государствам о важности незамедлительной регистрации авиационных соглашений и договоренностей и оказывать такое содействие Договаривающимся государствам, какое им может потребоваться при регистрации авиационных соглашений и договоренностей в Совете;

10. *просит* Президента Совета и Генерального секретаря содействовать универсальному присоединению и выполнению Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (IASTA) и обратиться к Договаривающимся государствам с просьбой информировать Секретариат о своих намерениях относительно присоединения к этому Соглашению.

Раздел II. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования

Ассамблея,

принимая во внимание, что определенные экономические, финансовые и эксплуатационные ограничения, вводимые в одностороннем порядке на национальном уровне, подрывают стабильность международного воздушного транспорта, приводят к возникновению недобросовестной и дискриминационной практики и могут быть несовместимыми с основными принципами Конвенции и упорядоченным и гармоничным развитием международного воздушного транспорта,

принимая во внимание, что обеспечение регулярных и надежных воздушных сообщений имеет огромное значение для становления экономики многих развивающихся государств, в том числе зависящих от туризма,

принимая во внимание, что жесткое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия при решении вопроса об осуществлении авиакомпанией маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие развивающиеся государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

принимая во внимание, что либерализацию условий назначения авиаперевозчиков и предоставления им разрешений для доступа к рынку следует осуществлять по усмотрению и собственными темпами каждого государства постепенно, гибко и под эффективным нормативным контролем, особенно в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности,

принимая во внимание, что расширение или гибкое применение критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений может помочь в создании эксплуатационных условий, в которых международный воздушный транспорт будет развиваться и расти стабильным, эффективным и экономичным образом, и способствовать достижению целей участия государств в процессе либерализации,

принимая во внимание, что претворению в жизнь целей развития, стоящих перед такими государствами, все более активно способствуют различные механизмы сотрудничества, такие, как региональные экономические группы и функциональные объединения, что свидетельствует о наличии близости и общности интересов, причем в первую очередь у развивающихся государств, участвующих в таком региональном движении экономической интеграции,

принимая во внимание, что осуществление маршрутных и других прав на воздушные перевозки развивающегося государства, обладающего такой общностью интересов,

авиакомпанией, находящейся в преимущественном владении и под эффективным контролем другого развивающегося государства или государств либо его или их граждан, имеющих ту же общность интересов, будет служить указанным интересам развивающихся государств,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам избегать принятия односторонних мер, которые могут отрицательно сказаться на упорядоченном и согласованном развитии международного воздушного транспорта, и обеспечивать, чтобы при применении национальной политики и внутреннего законодательства в отношении международного воздушного транспорта в должной мере учитывались его характерные особенности;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать такие назначения и разрешать таким авиакомпаниям осуществлять маршрутные права и другие права на воздушные перевозки государства или государств, особенно развивающихся государств, в рамках одной группы, на основе взаимоприемлемых условий и договоренностей, включая соглашения по воздушному транспорту, которые заключены или подлежат заключению между заинтересованными сторонами;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам признавать концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп в качестве убедительного довода при назначении одним развивающимся государством или развивающимися государствами авиакомпании другого развивающегося государства или развивающихся государств в рамках одной региональной экономической группы, если такая авиакомпания находится в преимущественном владении и под эффективным контролем такого другого развивающегося государства или развивающихся государств или его или их граждан;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам рассматривать возможность использования альтернативных критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений, включая критерии, разработанные ИКАО, и принимать гибкий и позитивный подход, учитывающий усилия других государств по либерализации условий владения авиaperевозчиками и контроля за их деятельностью без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;

5. *просит* Договаривающиеся государства, имеющие опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий в различных формах, на постоянной основе предоставлять Совету полную информацию о таком сотрудничестве, с тем чтобы Организация располагала необходимыми данными, которые могли бы быть полезными для Договаривающихся государств;

6. *предлагает* Совету, при наличии таких просьб, оказывать любое возможное содействие Договаривающимся государствам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;

7. *предлагает Совету* оказывать помощь (по запросу) Договаривающимся государствам, которые выступают с инициативой создания механизмов совместного владения и совместного выполнения международных воздушных перевозок как на межгосударственном уровне, так и на уровне авиакомпаний, и незамедлительно доводить до сведения государств информацию о таких механизмах сотрудничества.

Раздел III. Автоматизированные системы бронирования

Ассамблея,

принимая во внимание потребность в установлении повсеместно применяемых принципов прозрачности, доступности и недискриминации в отношении автоматизированных систем бронирования в интересах усиления конкуренции среди авиакомпаний и среди таких систем, предоставления пользователям международного транспорта максимальной возможности выбора вариантов для удовлетворения своих потребностей и во избежание злоупотребления этими системами, которое может привести к возникновению вредной практики при распределении услуг авиаперевозчиков,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам:
 - a) соблюдать пересмотренный *Кодекс ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования*, принятый Советом 25 июня 1996 года;
 - b) использовать в соответствующих случаях типовые положения, также утвержденные Советом 25 июня 1996 года, для усиления и дополнения Кодекса;
 - c) сотрудничать на двустороннем, региональном и межрегиональном уровнях в целях устранения трудностей, связанных с внедрением и эксплуатацией автоматизированных систем бронирования в различных районах мира;
2. *предлагает* Совету при необходимости пересматривать Кодекс ИКАО по АСБ.

Раздел IV. Торговля услугами

Ассамблея,

принимая во внимание, что в связи с вопросом о включении аспектов международного воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами (ГСТС) ИКАО активно содействует пониманию всеми заинтересованными сторонами положений *Конвенции о международной гражданской авиации* и особого мандата и роли ИКАО в области международного воздушного транспорта,

1. *подтверждает* необходимость для ИКАО продолжения изучения будущих механизмов регулирования и разработки рекомендаций и предложений по решению проблем, стоящих перед международным воздушным транспортом, и учета при этом внутренних и внешних изменений, влияющих на этот процесс;
2. *признает*, что такие механизмы должны быть основаны на общей цели постепенного, последовательного, упорядоченного и гарантированного перехода к доступу на рынки и учитывать интересы всех Договаривающихся государств при обеспечении их эффективного и непрерывного участия в международной системе воздушного транспорта;
3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке руководящих принципов политики в области регулирования международного воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, участвующие в торговых переговорах, соглашениях и договоренностях, касающихся международного воздушного транспорта:

- a) обеспечить координацию внутри своих национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;
- b) обеспечить, чтобы их представители были полностью осведомлены о положениях Чикагской конвенции и характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;
- c) принимать во внимание их права и обязательства по отношению к тем Договаривающимся государствам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в GATS дополнительных услуг или видов деятельности воздушного транспорта, учитывая, в частности, тесную связь между аспектами экономики, окружающей среды, безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта;
- e) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО в разработке положений, касающихся политики в области экономического регулирования, включая либерализацию международного воздушного транспорта, и рассматривать возможность их использования;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках GATS;

5. *предлагает* Всемирной торговой организации, ее государствам-членам и наблюдателям учитывать должным образом:

- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и постепенную либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;
- b) уставную ответственность ИКАО за вопросы международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
- c) существующие политику и инструктивный материал ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта и ее продолжающуюся деятельность в этой области;

6. *предлагает* Совету:

- a) и впредь играть роль мирового лидера в содействии процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов,

авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;

- b) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать Договаривающиеся государства;
- c) способствовать обеспечению постоянной и эффективной взаимосвязи, кооперации и координации действий между ИКАО, Всемирной торговой организацией и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли услугами.

V. Разработка рекомендаций по вопросам политики

Ассамблея,

принимая во внимание, что правительства несут ответственность за экономическое регулирование международного воздушного транспорта и выполнение международных обязательств,

принимая во внимание, что Организация рассмотрела многие из соответствующих вопросов регулирования и в итоге подготовила рекомендации и другой инструктивный материал,

1. *настоятельно рекомендует* государствам при выполнении своих функций, связанных с регулированием, учитывать рекомендации, содержащиеся в документе Doc 9587 "*Политика и инструктивный материал по регулированию международного воздушного транспорта*";

2. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств рекомендации, содержащиеся в документе Doc 9587.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Статистика

Ассамблея,

принимая во внимание, что каждое Договаривающееся государство берет на себя обязательство обеспечивать, чтобы его авиапредприятия, занятые в международном воздушном сообщении, в соответствии со статьей 67 Конвенции представляли Совету необходимые статистические данные,

принимая во внимание, что в соответствии со статьями 54 и 55 Конвенции Совет также ввел требования в отношении статистических данных о внутренних перевозках авиакомпаний, международных аэропортах и средствах на международных маршрутах,

принимая во внимание, что ИКАО разработала объединенную статистическую базу данных, с тем чтобы предоставить Договаривающимся государствам и другим пользователям эффективную онлайн-систему валидации, хранения и поиска статистических данных,

принимая во внимание, что некоторые Договаривающиеся государства не представляют или представляют неполные статистические данные, запрашиваемые Советом,

принимая во внимание, что сотрудничество среди международных организаций, занимающихся сбором и распространением авиационных статистических данных, может способствовать облегчению задачи представления статистической информации,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия, с тем чтобы представлять требуемые статистические данные своевременно и, где это возможно, в электронной форме;

2. *предлагает* Совету с помощью экспертов по статистике и бухгалтерскому учету рассматривать проблемы Договаривающихся государств и ИКАО с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и повышения уровня единообразия статистических данных, полноты и своевременности представления их государствами, улучшения формы и содержания анализов и публикаций, а также ускорения распространения их Организацией;

3. *предлагает* Совету:

- a) продолжать изучать способы расширения сотрудничества с другими международными организациями, занимающимися сбором и распространением авиационных статистических данных,
- b) обеспечивать оказание персоналом Секретариата по просьбе Договаривающихся государств надлежащей помощи в деле совершенствования сбора статистических данных о гражданской авиации и представления статистической отчетности в Организацию.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Прогнозирование и экономическое планирование

Ассамблея,

принимая во внимание, что Договаривающимся государствам требуются глобальные и региональные прогнозы в отношении будущего развития гражданской авиации для различных целей,

принимая во внимание, что Совет, выполняя свои постоянные функции в экономической области, должен предвидеть будущие события, которые могут потребовать действий со стороны Организации, и своевременно предпринимать такие действия,

принимая во внимание, что Организации требуются специальные прогнозы и экономическая поддержка для целей планирования аэропортовых и аэронавигационных систем и экологического планирования,

1. *предлагает* Совету подготавливать и обновлять по мере необходимости долгосрочные и среднесрочные прогнозы в отношении будущих тенденций развития гражданской авиации как общего, так и конкретного характера, используя, если это возможно, региональные и глобальные данные, и представлять такие прогнозы Договаривающимся государствам;

2. *предлагает* Совету разработать методику и процедуры составления прогнозов, проведения анализа затрат и выгод или эффективности расходов и разработки коммерческих обоснований с учетом потребностей региональных групп аэронавигационного планирования и, при необходимости, других органов планирования систем и экологического планирования Организации;

3. *предлагает* Совету организовать сбор и подготовку материалов о современных методах прогнозирования как для целей, изложенных в пунктах 1 и 2, так и для распространения время от времени среди Договаривающихся государств в качестве руководства для составления ими собственных прогнозов и экономического планирования.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Упрощение формальностей

Раздел I. Разработка положений по упрощению формальностей

Ассамблея,

принимая во внимание, что Приложение 9 "Упрощение формальностей" было разработано в качестве средства, способствующего ясному пониманию Договаривающимися государствами обязательств в соответствии со статьями 22, 23 и 24 Конвенции и стандартизации процедур с целью удовлетворения юридических требований, упомянутых в статьях 10, 13, 14, 29 и 35,

принимая во внимание важность того, чтобы Договаривающиеся государства продолжали свои усилия по обеспечению максимальной эффективности воздушного транспорта, обеспечивая при этом защиту деятельности международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства,

принимая во внимание, что разработанные Организацией технические требования к машиночитываемым проездным документам способствуют созданию систем, которые ускоряют время прохождения пассажирами и членами экипажа международных рейсов таможенной очистки в аэропортах при одновременном укреплении программ в области безопасности и соблюдения иммиграционных правил,

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

1. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 "Упрощение формальностей" и его соответствие современным требованиям Договаривающихся государств в отношении осуществления мер пограничного контроля;

2. *предлагает* Совету обеспечить соответствие положений Приложения 9 "Упрощение формальностей" и Приложения 17 "Безопасность" и их взаимодополняемость;

3. *предлагает* Совету принимать меры к тому, чтобы технические требования и инструктивный материал, содержащиеся в документе "Машиночитываемые проездные документы" (Doc 9303), постоянно обновлялись с учетом последних технических достижений, и продолжать изучение технических возможностей совершенствования процедур оформления;

4. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств документ Дос 9636 "Международные пиктограммы, способствующие ориентации посетителей аэропортов и морских вокзалов".

Раздел II. Выполнение положений Приложения 9

Ассамблея,

принимая во внимание, что соблюдение содержащихся в Приложении 9 Стандартов и Рекомендуемой практики, направленных на совершенствование процедур в пунктах пограничного контроля для упрощения оформления воздушных судов, пассажиров, их багажа, груза и почты, является очень важным для обеспечения эффективности воздушного транспорта,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам уделять особое внимание своим обязательствам, вытекающим из положений статей 22, 23 и 24 Конвенции, и активизировать усилия по выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам критически рассматривать по крайней мере раз в год любые расхождения, которые существуют на их территории между национальными правилами и практикой и положениями действующего издания Приложения 9, а также уделять особое внимание действиям по изменению своей политики с целью скорейшего устранения таких расхождений;

3. *настоятельно рекомендует* каждому Договаривающемуся государству уведомлять Организацию о ходе выполнения положений Приложения 9 на его территории в соответствии с положениями статьи 38 Конвенции;

4. *предлагает* Совету рассматривать по мере необходимости или по крайней мере раз в три года ход выполнения положений Приложения 9, а также указывать конкретные аспекты, которые требуют интенсивной работы по их выполнению со стороны Договаривающихся государств.

Раздел III. Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов

Ассамблея,

принимая во внимание, что паспорт является основным официальным документом, удостоверяющим личность и гражданство человека и гарантирующим государству транзита или назначения, что его владелец может возвратиться в государство, выдавшее паспорт,

принимая во внимание, что международная уверенность в целостности паспорта лежит в основе функционирования системы международных сообщений,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций предложила ИКАО рассмотреть пути и средства укрепления международного сотрудничества в борьбе с контрабандным провозом иностранцев, подчеркивая при этом, что такие усилия не должны ослаблять защиту, предоставляемую беженцам международным правом,

принимая во внимание, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций и Экономический и Социальный совет предложили государствам-членам устанавливать или совершенствовать процедуры, позволяющие оперативно выявлять подложные проездные документы, сотрудничать на двусторонней и многосторонней основе для предотвращения использования подложных документов и принимать меры, предусматривающие соответствующие наказания за изготовление или распространение фальшивых дорожных документов и противоправное использование международной коммерческой авиации,

принимая во внимание необходимость тесного сотрудничества между государствами в целях усиления противодействия мошенничеству с применением паспортов, включая фабрикацию или подделку паспортов, использование фальшивых или поддельных паспортов, использование действительных паспортов людьми, выдающими себя за других лиц, ненадлежащее использование подлинных паспортов законными владельцами, способствующее совершению преступления, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманом путем,

1. *призывает* все Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по обеспечению сохранности и целостности своих паспортов, защите своих паспортов от мошеннического использования и оказанию помощи друг другу в решении этих вопросов;

2. *просит* Совет продолжать проводимую работу по повышению эффективности контроля за мошенническим использованием паспортов, включая возможную подготовку необходимых SARPS и инструктивного материала, для применения Договаривающимися государствами в интересах обеспечения целостности и сохранности паспортов и других проездных документов.

Раздел IV. Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях

Ассамблея,

принимая во внимание необходимость проведения Договаривающимися государствами постоянной работы, направленной на повышение эффективности и результативности процедур таможенного контроля,

принимая во внимание, что создание и активная деятельность национальных комитетов по упрощению формальностей является доказавшим свою эффективность средством обеспечения необходимых улучшений,

принимая во внимание, что сотрудничество в области упрощения формальностей между Договаривающимися государствами и различными национальными и международными организациями, занимающимися вопросами упрощения формальностей, приносит выгоду всем заинтересованным сторонам,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам создать и использовать национальные комитеты по упрощению формальностей и проводить политику сотрудничества на региональной основе между соседними государствами;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам участвовать в региональных и субрегиональных программах упрощения формальностей других межправительственных авиационных организаций;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать все необходимые меры – через национальные комитеты по упрощению формальностей или по другим соответствующим каналам – для того, чтобы:

- a) регулярно обращать внимание всех заинтересованных правительственных ведомств на необходимость:
 - 1) приведения национальных правил и практики в соответствие с положениями и направленностью Приложения 9 и
 - 2) выработки удовлетворительных решений повседневных проблем в области упрощения формальностей;
- b) выступать с инициативой предпринятия любых необходимых последующих действий;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам поощрять изучение проблем упрощения формальностей своими национальными и другими комитетами по упрощению формальностей и согласовывать выводы своих комитетов по вопросам упрощения формальностей с выводами комитетов других Договаривающихся государств, с которыми у них установлено воздушное сообщение;

5. *настоятельно рекомендует* соседним и граничащим государствам консультироваться друг с другом по общим проблемам, которые могут возникать в области упрощения формальностей, в тех случаях, когда, как представляется, такие консультации могут привести к единообразному решению этих проблем;

6. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам призывать своих эксплуатантов воздушных судов продолжать интенсивное сотрудничество со своими правительствами в отношении:

- a) определения и решения проблем упрощения формальностей;
- b) разработки взаимных договоренностей о предотвращении незаконной перевозки наркотиков, незаконной иммиграции и других явлений, ставящих под угрозу национальные интересы;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам призывать международных эксплуатантов и их ассоциации участвовать в силу возможностей в электронном обмене данными для достижения максимальных уровней эффективности в обработке потоков пассажиров и груза в международных аэровокзалах;

8. *настоятельно рекомендует* государствам и эксплуатантам в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями прилагать все возможные усилия для ускорения обработки и очистки авиационного груза.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Налогообложение

Ассамблея,

принимая во внимание, что международный воздушный транспорт играет важную роль в развитии и расширении международной торговли и туризма и что введение налогов на воздушные суда, топливо и расходные технические запасы, используемые международным воздушным транспортом, налогов на доходы международных авиатранспортных предприятий, воздушные суда и другую движимую собственность, связанную с эксплуатацией воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и налогов на продажу его услуг или его использование может иметь неблагоприятные экономические и препятствующие конкуренции последствия для международной авиатранспортной деятельности,

принимая во внимание, что политика ИКАО проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

принимая во внимание глубокую обеспокоенность в связи с тем, что некоторые Договаривающиеся государства все активнее вводят налоги на определенные аспекты деятельности международного воздушного транспорта и что практика установления сборов на воздушные перевозки, которые в отдельных случаях можно классифицировать как налоги на продажу и использование услуг международного воздушного транспорта, получает все более широкое распространение,

принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции А35-5 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*",

принимая во внимание, что резолюция, содержащаяся в документе Дос 8632 "*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*", дополняет статью 24 Конвенции и направлена на признание уникального характера международной гражданской авиации и необходимости освобождения некоторых аспектов деятельности международного воздушного транспорта от налогов,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам соблюдать резолюции Совета, содержащиеся в документе Дос 8632 "*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*";

2. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Дос 8632.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

Раздел I. Политика установления сборов

Ассамблея,

принимая во внимание, что политика ИКАО 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, рассматривается отдельно в резолюции А35-5 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*",

принимая во внимание, что статья 15 Конвенции устанавливает основу для применения и предоставления информации о сборах за аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

принимая во внимание, что Совету поручено вырабатывать для сведения и руководства Договаривающихся государств рекомендации в отношении принципов, в соответствии с которыми организации, предоставляющие аэропортовое и аэронавигационное обслуживание для международной гражданской авиации, могут устанавливать сборы для возмещения расходов на такое обслуживание и извлекать другие связанные с ним доходы, а также в отношении методов, используемых для получения таких доходов,

принимая во внимание, что Совет принимает и при необходимости пересматривает опубликованную в Дос 9082 "*Политика ИКАО относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*",

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам определять порядок возмещения расходов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, которое они предоставляют международной гражданской авиации или в предоставлении которого они участвуют, на основе принципов, установленных в статье 15 Конвенции и в Дос 9082 "*Политика ИКАО относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*", независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечивать, чтобы аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание взимались только для возмещения расходов на предоставление средств и обслуживания для гражданской авиации;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам делать все возможное для выполнения статьи 15 Конвенции и опубликовывать и сообщать в Организацию данные о любых сборах, которые могут взиматься или быть разрешены для взимания Договаривающимся

государством за использование воздушными судами любого другого Договаривающегося государства аэронавигационных средств и аэропортов;

5. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Дос 9082.

Раздел II. Экономика и управление

Ассамблея,

принимая во внимание, что при обслуживании все возрастающего объема перевозок глобальные расходы на обеспечение аэропортового и аэронавигационного обслуживания продолжают увеличиваться,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства уделяют все больше внимания вопросам повышения финансовой эффективности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания,

принимая во внимание необходимость сбалансированного учета финансовых интересов сторон, представляющих аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, с одной стороны, и авиаперевозчиков и прочих пользователей, с другой стороны,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства обращаются к Организации за консультацией и рекомендациями по вопросам справедливого возмещения затрат на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства все в большей степени передают эксплуатацию аэропортов и аэронавигационных служб автономным организациям и используют многонациональные аэронавигационные средства и службы, выполняя обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам, что касательно предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания они несут исключительную ответственность за обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции, независимо от того, какая организация или организации предоставляют аэропортовое или аэронавигационное обслуживание;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам активно сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы;

3. *предлагает* Совету предоставлять Договаривающимся государствам рекомендации по экономическим, организационным и управленческим вопросам, связанным с предоставлением аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

4. *предлагает* Совету следить за экономическим положением аэропортов и аэронавигационных служб и с установленной периодичностью представлять Договаривающимся государствам соответствующие доклады;

5. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать все меры для сведения к минимуму задержек при представлении финансовых данных, касающихся их

аэропортов и аэронавигационных служб, которые необходимы Совету для подготовки указанных выше рекомендаций и докладов.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Экономика авиаперевозчиков

Ассамблея,

принимая во внимание постоянный интерес, который проявляют пользователи, туристические, авиационные и торговые организации и их международные объединения к уровню международных пассажирских и грузовых тарифов, эксплуатационных расходов авиаперевозчиков и их соответствующих доходов,

принимая во внимание, что результаты объективно проводимых в ИКАО исследований расходов и доходов международного воздушного транспорта, а также международных пассажирских и грузовых авиатарифов широко используются Договаривающимися государствами и другими международными организациями и содействуют внедрению нейтральных подходов и созданию более справедливой системы распределения доходов,

принимая во внимание, что ИКАО требуются данные о доходах и расходах авиаперевозчиков для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и для других целей,

1. *предлагает* Совету дать указание Генеральному секретарю выпускать периодически исследование по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международного воздушного транспорта с анализом возможного влияния на этот уровень различий в видах перевозок и исходных ценах, а также последствий изменения цен для авиатарифов,

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать необходимые меры для сведения к минимуму задержек при представлении их международными авиаперевозчиками сведений о расходах, доходах и других данных, требуемых ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ H

Авиапочта

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея дала указания в отношении деятельности ИКАО в области международной авиапочты,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать последствия выработки политики в области международной авиапочты, в частности на совещаниях Всемирного почтового союза (ВПС), для международной гражданской авиации;

2. *порукает* Генеральному секретарю по запросу представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

Резолюция А35-19. Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов

Ассамблея,

принимая во внимание, что мировое сообщество все больше признает угрозу биологическому разнообразию, создаваемую инвазивными чужеродными видами,

принимая во внимание, что международные перевозки, включая гражданские воздушные перевозки, представляют собой один из возможных путей интродукции инвазивных чужеродных видов,

принимая во внимание, что Конвенция о биологическом разнообразии, Глобальная программа по инвазивным видам и другие межправительственные и неправительственные международные организации в настоящее время разрабатывают способы эффективной оценки и решения проблемы чужеродных видов, которые представляют собой угрозу экосистемам, средам обитания и видам,

1. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства содействовать усилиям друг друга по сокращению опасности интродукции, посредством гражданских воздушных перевозок, потенциально инвазивных чужеродных видов в районы за пределами их естественных ареалов;

2. *порукает* Совету ИКАО разработать инструктивный материал и, по мере необходимости, стандарты и рекомендуемую практику для оказания помощи Договаривающимся государствам в снижении опасности интродукции потенциально инвазивных чужеродных видов в районы за пределами их естественных ареалов и продолжать работать в этой области с соответствующими организациями;

3. *порукает* Совету ИКАО представить доклад о выполнении настоящей резолюции на следующей очередной сессии Ассамблеи;

4. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-18.

Резолюция А35-20. Уточнение политики в области технического сотрудничества

Ассамблея,

принимая во внимание, что меры по переходу к новой политике в области технического сотрудничества приняты и что в резолюции А33-21 Совету поручалось подготовить для рассмотрения Ассамблеей сводную резолюцию, касающуюся всех видов деятельности и программ в области технического сотрудничества,

принимая во внимание, что Договаривающиеся государства все чаще обращаются к ИКАО за предоставлением консультаций и помощи в выполнении SARPS и развитии их гражданской авиации путем укрепления их администраций, модернизации их инфраструктуры и развития их людских ресурсов,

принимая во внимание, что финансирующие учреждения ожидают от тех, кто осуществляет финансируемые ими проекты, быстрой и эффективной реализации проектов, а также

предоставления в реальном времени подробной информации о ходе выполнения и финансирования проектов,

принимая во внимание, что финансирование по линии ПРООН направлено на развитие секторов, не относящихся к гражданской авиации, и финансовый вклад ПРООН в деятельность гражданской авиации значительно снизился до уровня, составляющего менее 3% Программы технического сотрудничества ИКАО,

принимая во внимание, что администрации гражданской авиации наименее развитых стран являются, в частности, теми, кто нуждается в наибольшей поддержке, и при этом в то же время они полагаются в основном на финансовые учреждения и отраслевые организации в обеспечении финансирования своих проектов в области технического сотрудничества,

принимая во внимание, что в течение трехлетних периодов 1996–1998, 1999–2001 и 2002–2004 годов осуществлялись интеграция Управления технического сотрудничества и реализация концепции "кадрового костяка" и финансовое положение Управления технического сотрудничества в результате улучшилось,

принимая во внимание необходимость предпринятия в срочном порядке эффективных последующих и корректировочных действий по Универсальной программе ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и Универсальной программе проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) для оказания государствам помощи в устранении выявленных недостатков,

принимая во внимание, что первоначальные финансовые средства, выделенные для Программы технического сотрудничества из внебюджетных источников, стали служить УТС подспорьем в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок по линии УППКБП и УППАБ,

1. *вновь заявляет*, что Программа технического сотрудничества является постоянным приоритетным видом деятельности ИКАО, который дополняет функции Регулярной программы, оказывая государствам поддержку в эффективном выполнении SARPS и АНП, а также в развитии инфраструктуры их администраций гражданской авиации и людских ресурсов;

2. *вновь заявляет*, что Управление технического сотрудничества является одним из основных средств оказания ИКАО помощи государствам в устранении недостатков, выявленных при проведении оценок и проверок ИКАО;

3. *заявляет*, что дальнейшая интеграция деятельности ИКАО должна осуществляться на основе четкого разграничения функциональных обязанностей и деятельности каждого управления, улучшения сотрудничества и координации их соответствующих работ и исключения дублирования и повторения;

4. *заявляет*, что в рамках имеющихся финансовых возможностей следует укрепить Программу технического сотрудничества ИКАО на уровне региональных бюро и полевого уровне, с тем чтобы предоставить Управлению технического сотрудничества возможность более действенно и эффективно исполнять свою роль;

5. *признает*, что путем выделения средств из внебюджетных источников ИКАО позволит Программе технического сотрудничества продолжать предоставлять государствам и расширять услуги, связанные с обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасности и эф-

фактивности гражданской авиации, тем самым дополнительно способствуя выполнению SARPS и рекомендаций PIRG;

6. *поощряет* использование государствами предлагаемых Управлением технического сотрудничества на основе возмещения расходов услуг по обеспечению качества, связанных с надзором за проектами, осуществляемыми третьими сторонами вне Программы технического сотрудничества ИКАО;

7. *признает* необходимость распространения осуществляемого ИКАО технического сотрудничества на негосударственные организации (публичные или частные), непосредственно задействованный в гражданской авиации, в соответствии с целями ИКАО и с охватом, в частности, тех видов деятельности, которые традиционно осуществлялись национальными администрациями гражданской авиации и которые в настоящее время в определенной степени приватизируются, при этом государство, тем не менее, будет продолжать отвечать по Чикагской конвенции за качество предоставляемого обслуживания и соблюдение им SARPS ИКАО;

8. *просит* ПРООН отводить более высокий приоритет росту подсектора воздушного транспорта в развивающихся странах и предлагает Президенту, Генеральному секретарю и Секретариату интенсифицировать их контакты с ПРООН с целью повышения ее вклада в проекты по линии технического сотрудничества ИКАО;

9. *призывает* государства и других партнеров по обеспечению развития, включая представителей отрасли и частный сектор, вносить вклад в механизм финансирования реализации целей ИКАО, который позволяет им участвовать в осуществлении проектов ИКАО в области развития гражданской авиации;

10. *утверждает*, что в случае возникновения финансового дефицита в Фонде АОСР по итогам любого финансового года, такой дефицит должен вначале покрываться из накопленного излишка в Фонде АОСР, а обращение за помощью в бюджет Регулярной программы будет являться крайней мерой;

11. *порукает* Совету представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о выполнении настоящей резолюции;

12. *постановляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-21.

Резолюция А35-21. Расширение деятельности ИКАО в области технического сотрудничества

Ассамблея,

принимая во внимание, что резолюция А33-21 подтвердила, что Программа технического сотрудничества является постоянным приоритетным видом деятельности ИКАО, который дополняет функции Регулярной программы, оказывая государствам поддержку в эффективном выполнении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Аэронавигационных планов (АНП), а также в развитии инфраструктуры их администраций гражданской авиации и людских ресурсов,

принимая во внимание, что Совет согласился с необходимостью предоставления большей оперативной гибкости Управлению технического сотрудничества при осуществлении надлежащего надзора и контроля за деятельностью в области технического сотрудничества,

принимая во внимание, что резолюция А33-21 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 согласованное и полностью отвечающее SARPS выполнение проектов УТС или любой другой третьей стороной, не относящейся к ИКАО, обеспечивает существенное повышение безопасности полетов и эффективности гражданской авиации во всем мире,

принимая во внимание, что негосударственные организации (публичные и частные), выполняющие проекты для Договаривающихся государств в области гражданской авиации, все чаще обращаются в ИКАО через Управление технического сотрудничества за рекомендациями и помощью в традиционных областях технического сотрудничества для обеспечения соблюдения SARPS ИКАО при осуществлении проектов,

1. *постановляет*, что ИКАО следует расширить предоставляемые по запросу услуги в области технического сотрудничества негосударственным организациям (публичным и частным), которые выполняют проекты в Договаривающихся государствах в области гражданской авиации, направленные на повышение безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности международного воздушного транспорта;

2. *подчеркивает*, что деятельность в рамках Программы технического сотрудничества следует всегда осуществлять в соответствии с правилами, положениями и процедурами ИКАО;

3. *признает*, что использование ориентированной на коммерческие принципы практики обуславливает необходимость поддержания хорошей репутации ИКАО;

4. *порукает* Генеральному секретарю рассматривать в индивидуальном порядке просьбы от негосударственных организаций (публичных и частных), выполняющих проекты в Договаривающихся государствах в области гражданской авиации, о предоставлении помощи ИКАО в традиционных областях технического сотрудничества, в частности, на предмет соответствия проектов SARPS ИКАО.

Резолюция А35-22. Бюджеты на 2005, 2006 и 2007 годы

А. *Ассамблея* в отношении бюджета по программам на 2005-2006-2007 годы *отмечает*, что:

1. в соответствии со статьей 61 Конвенции Совет представил и Ассамблея рассмотрела ежегодные бюджетные сметы [ориентировочные сметы в отношении административных и оперативных расходов в рамках Программы технического сотрудничества (АОСC)] на 2005, 2006 и 2007 финансовые годы;

2. в соответствии со статьями 49 е) и 61 Конвенции Ассамблея утверждает бюджет Организации.

В. Ассамблея в отношении Программы технического сотрудничества:

признавая, что AOSC финансируются 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 отмеченных выше трудностей приводимые ниже ежегодные показатели бюджета AOSC на 2005, 2006 и 2007 годы представляют собой лишь предварительные бюджетные сметы:

2005	2006	2007
6 299 000	6 051 000	5 993 000

признавая, что техническое сотрудничество является важнейшим средством содействия развитию гражданской авиации и обеспечению безопасности полетов,

признавая положение, в котором находится Программа технического сотрудничества Организации, и необходимость принятия дальнейших мер,

признавая, что в случае возникновения финансового дефицита в Фонде AOSC по итогам любого финансового года такой дефицит должен вначале покрываться из накопленного излишка в Фонде AOSC, а обращение за помощью в бюджет Регулярной программы будет являться крайней мерой,

постановляет, что настоящим утверждаются ориентировочные бюджетные сметы расходов на административное и оперативное обслуживание в рамках Программы технического сотрудничества, при этом имеется в виду, что последующая корректировка ориентировочных бюджетных смет осуществляется в рамках ежегодных бюджетных смет 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.

С. Ассамблея в отношении Регулярной программы:

признавая, что, с одной стороны, увеличение спроса на ресурсы в связи с добавлением или расширением видов деятельности и неизбежным увеличением расходов приводит из года в год к увеличению бюджета и что, с другой стороны, возможности Договаривающихся государств финансировать эти увеличения не являются безграничными,

признавая необходимость того, чтобы: i) расходы по всем видам деятельности по-прежнему надлежащим образом рассматривались и контролировались; ii) новые программы или виды деятельности, вносимые в Бюджет по программам, надлежащим образом обосновывались на всех уровнях бюджета и в контексте основных целей Организации и получали широкую поддержку и гарантированное финансирование Договаривающимися государствами и iii) изыскивались и использовались альтернативные источники финансирования таким образом, чтобы это не противоречило уставным документам Организации,

постановляет:

1. на 2005, 2006 и 2007 финансовые годы настоящим санкционируются на покрытие расходов в соответствии с Финансовыми положениями и при условии соблюдения положений настоящей резолюции следующие суммы **раздельно** по каждому году:

	2005	2006	2007
I. Общая политика и руководство	1 090 000	1 118 000	1 718 000
II. Аэронавигация	9 138 000	9 314 000	9 521 000
III. Воздушный транспорт	5 363 000	5 468 000	5 561 000
IV. Юридические вопросы	1 171 000	1 123 000	1 069 000
V. Региональные и прочие программы	17 120 000	16 493 000	16 392 000
VI. Административное обеспечение	25 646 000	26 047 000	26 401 000
VII. Финансовая деятельность, внешние сношения/общественная информация и оценка программ, ревизия и анализ управленческой деятельности	3 984 000	4 081 000	4 101 000
VIII. Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов	2 007 000	3 027 000	2 599 000
Сокращение (без отрицательных последствий для деятельности в сфере безопасности полетов, авиационной безопасности и охраны окружающей среды как в Штаб-квартире, так и в регионах)	(850 000)	(851 000)	(851 000)
ВСЕГО, САНКЦИОНИРОВАННЫЕ АССИГНОВАНИЯ	64 669 000	65 820 000	66 511 000

2. отдельные ежегодные общие суммы санкционированных ассигнований должны финансироваться в соответствии с Финансовыми положениями из следующих средств:

	2005	2006	2007
a) за счет взносов Договаривающихся государств, начисленных в соответствии с резолюцией о шкале взносов	58 507 000	60 407 000	60 788 000
b) за счет разных поступлений	5 162 000	5 413 000	5 723 000
c) переноса со счета программы стимулирования погашения длительной задолженности	1 000 000		
ВСЕГО	64 669 000	65 820 000	66 511 000

3. Генеральный секретарь до конца 2004 года информирует все Договаривающиеся государства о пересмотренных ассигнованиях в бюджете Регулярной программы по основным программам, которые учитывают предлагаемое сокращение на 2,55 млн. долл.

Резолюция А35-23. 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 Договаривающегося государства при условии утверждения или изменения на следующей сессии Ассамблеи;
- b) Совет поступал таким образом по отношению к государствам, которые стали членами Международной организации гражданской авиации после 33-й сессии Ассамблеи и взносы которых исчислялись, как это указано ниже;

2. *подтверждает* действия Совета в отношении исчисления взносов и авансовых платежей в Фонд оборотных средств следующего государства по указанной процентной ставке, при этом такая ставка взносов должна применяться начиная с указанной ниже даты:

Название нового Договаривающегося государства	Дата вступления в члены ИКАО	Дата начисления взносов	Ставка взноса
Сент-Китс и Невис	20 июня 2002 года	1 июля 2002 года	0,06%

Резолюция А35-24. Взносы в Общий фонд за 2005, 2006 и 2007 годы

Ассамблея:

1. *постановляет*, что суммы, начисляемые Договаривающимся государствам в качестве взносов за 2005, 2006 и 2007 годы в соответствии со статьей 61 главы XII Конвенции, определяются согласно приведенной ниже шкале;

2. *порукает* Совету рассмотреть методику, используемую для исчисления шкалы взносов, и в частности принцип лимитирования, который определяется пунктом 1 e) постановляющей части резолюции А21-33 Ассамблеи, и представить доклад о выводах и рекомендациях на следующей сессии Ассамблеи.

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
	%	%	%
Австралия	1,63	1,61	1,61
Австрия	0,72	0,71	0,71
Азербайджан	0,06	0,06	0,06
Албания	0,06	0,06	0,06
Алжир	0,07	0,07	0,07
Ангола	0,06	0,06	0,06
Андорра	0,06	0,06	0,06
Антигуа и Барбуда	0,06	0,06	0,06
Аргентина	0,72	0,72	0,71
Армения	0,06	0,06	0,06
Афганистан	0,06	0,06	0,06
Багамские Острова	0,06	0,06	0,06
Бангладеш	0,08	0,08	0,08
Барбадос	0,06	0,06	0,06
Бахрейн	0,06	0,06	0,06
Беларусь	0,06	0,06	0,06
Белиз	0,06	0,06	0,06
Бельгия	0,82	0,81	0,81
Бенин	0,06	0,06	0,06
Болгария	0,06	0,06	0,06
Боливия	0,06	0,06	0,06
Босния и Герцеговина	0,06	0,06	0,06
Ботсвана	0,06	0,06	0,06
Бразилия	1,38	1,37	1,36
Бруней-Даруссалам	0,06	0,06	0,06
Буркина-Фасо	0,06	0,06	0,06
Бурунди	0,06	0,06	0,06
Бутан	0,06	0,06	0,06
Бывшая югославская Республика Македония	0,06	0,06	0,06
Вануату	0,06	0,06	0,06
Венгрия	0,12	0,12	0,12
Венесуэла	0,14	0,14	0,14
Вьетнам	0,06	0,06	0,06
Габон	0,06	0,06	0,06
Гаити	0,06	0,06	0,06
Гайана	0,06	0,06	0,06
Гамбия	0,06	0,06	0,06
Гана	0,06	0,06	0,06
Гватемала	0,06	0,06	0,06
Гвинея	0,06	0,06	0,06

	<u>2005</u> %	<u>2006</u> %	<u>2007</u> %
Гвинея-Бисау	0,06	0,06	0,06
Германия	7,14	7,09	7,05
Гондурас	0,06	0,06	0,06
Гренада	0,06	0,06	0,06
Греция	0,43	0,43	0,43
Грузия	0,06	0,06	0,06
Дания	0,56	0,55	0,55
Демократическая Республика Конго	0,06	0,06	0,06
Джибути	0,06	0,06	0,06
Доминиканская Республика	0,06	0,06	0,06
Египет	0,19	0,18	0,18
Замбия	0,06	0,06	0,06
Зимбабве	0,06	0,06	0,06
Израиль	0,52	0,52	0,51
Индия	0,46	0,45	0,45
Индонезия	0,24	0,24	0,24
Иордания	0,06	0,06	0,06
Ирак	0,06	0,06	0,06
Иран, Исламская Республика	0,16	0,15	0,15
Ирландия	0,35	0,36	0,35
Исландия	0,06	0,06	0,06
Испания	2,08	2,07	2,06
Италия	3,60	3,57	3,56
Йемен	0,06	0,06	0,06
Кабо-Верде	0,06	0,06	0,06
Казахстан	0,06	0,06	0,06
Камбоджа	0,06	0,06	0,06
Камерун	0,06	0,06	0,06
Канада	2,46	2,49	2,48
Катар	0,13	0,13	0,13
Кения	0,06	0,06	0,06
Кипр	0,06	0,06	0,06
Кирибати	0,06	0,06	0,06
Китай	1,67	1,84	2,02
Колумбия	0,23	0,23	0,23
Коморские Острова	0,06	0,06	0,06
Конго	0,06	0,06	0,06
Корейская Народно-Демократическая Республика	0,06	0,06	0,06
Коста-Рика	0,06	0,06	0,06
Кот-д'Ивуар	0,06	0,06	0,06

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
	%	%	%
Куба	0,06	0,06	0,06
Кувейт	0,18	0,18	0,18
Кыргызстан	0,06	0,06	0,06
Лаосская Народно-Демократическая Республика	0,06	0,06	0,06
Латвия	0,06	0,06	0,06
Лесото	0,06	0,06	0,06
Либерия	0,06	0,06	0,06
Ливан	0,06	0,06	0,06
Ливийская Арабская Джамахирия	0,09	0,09	0,09
Литва	0,06	0,06	0,06
Люксембург	0,31	0,35	0,34
Маврикий	0,07	0,06	0,06
Мавритания	0,06	0,06	0,06
Мадагаскар	0,06	0,06	0,06
Малави	0,06	0,06	0,06
Малайзия	0,51	0,50	0,50
Мали	0,06	0,06	0,06
Мальдивы	0,06	0,06	0,06
Мальта	0,06	0,06	0,06
Марокко	0,08	0,08	0,08
Маршалловы Острова	0,06	0,06	0,06
Мексика	1,01	1,11	1,22
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
Нидерландов, Королевство	1,88	1,87	1,86
Никарагуа	0,06	0,06	0,06
Новая Зеландия	0,34	0,34	0,34
Норвегия	0,53	0,53	0,53
Объединенная Республика Танзания	0,06	0,06	0,06
Объединенные Арабские Эмираты	0,43	0,50	0,53
Оман	0,09	0,09	0,09
Острова Кука	0,06	0,06	0,06
Пакистан	0,14	0,14	0,14

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
	%	%	%
Палау	0,06	0,06	0,06
Панама	0,06	0,06	0,06
Папуа-Новая Гвинея	0,06	0,06	0,06
Парагвай	0,06	0,06	0,06
Перу	0,09	0,09	0,09
Польша	0,36	0,36	0,35
Португалия	0,42	0,42	0,42
Республика Корея	2,43	2,41	2,40
Республика Молдова	0,06	0,06	0,06
Российская Федерация	0,62	0,61	0,61
Руанда	0,06	0,06	0,06
Румыния	0,06	0,06	0,06
Сальвадор	0,06	0,06	0,06
Самоа	0,06	0,06	0,06
Сан-Марино	0,06	0,06	0,06
Сан-Томе и Принсипи	0,06	0,06	0,06
Саудовская Аравия	0,68	0,70	0,69
Свазиленд	0,06	0,06	0,06
Сейшельские Острова	0,06	0,06	0,06
Сенегал	0,06	0,06	0,06
Сент-Винсент и Гренадины	0,06	0,06	0,06
Сент-Китс и Невис	0,06	0,06	0,06
Сент-Люсия	0,06	0,06	0,06
Сербия и Черногория	0,06	0,06	0,06
Сингапур	1,25	1,26	1,25
Сирийская Арабская Республика	0,06	0,06	0,06
Словакия	0,06	0,06	0,06
Словения	0,06	0,06	0,06
Соединенное Королевство	5,64	5,60	5,57
Соединенные Штаты Америки	25,00	25,00	25,00
Соломоновы Острова	0,06	0,06	0,06
Сомали	0,06	0,06	0,06
Судан	0,06	0,06	0,06
Суринам	0,06	0,06	0,06
Сьерра-Леоне	0,06	0,06	0,06
Таджикистан	0,06	0,06	0,06
Таиланд	0,58	0,57	0,57
Того	0,06	0,06	0,06
Тонга	0,06	0,06	0,06
Тринидад и Тобаго	0,06	0,06	0,06

	<u>2005</u>	<u>2006</u>	<u>2007</u>
	%	%	%
Тунис	0,06	0,06	0,06
Туркменистан	0,06	0,06	0,06
Турция	0,40	0,40	0,40
Уганда	0,06	0,06	0,06
Узбекистан	0,06	0,06	0,06
Украина	0,06	0,06	0,06
Уругвай	0,06	0,06	0,06
Федеративные Штаты Микронезии	0,06	0,06	0,06
Фиджи	0,06	0,06	0,06
Филиппины	0,18	0,18	0,18
Финляндия	0,45	0,45	0,44
Франция	5,12	5,08	5,06
Хорватия	0,06	0,06	0,06
Центральноафриканская Республика	0,06	0,06	0,06
Чад	0,06	0,06	0,06
Чешская Республика	0,16	0,15	0,15
Чили	0,30	0,30	0,30
Швейцария	1,13	1,13	1,12
Швеция	0,76	0,76	0,75
Шри-Ланка	0,07	0,07	0,07
Эквадор	0,06	0,06	0,06
Экваториальная Гвинея	0,06	0,06	0,06
Эритрея	0,06	0,06	0,06
Эстония	0,06	0,06	0,06
Эфиопия	0,06	0,06	0,06
Южная Африка	0,43	0,43	0,43
Ямайка	0,06	0,06	0,06
Япония	14,57	14,46	14,39
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

Резолюция А35-25. Поправка к Финансовым положениям

Ассамблея,

принимая во внимание, что Совет представил Ассамблее доклад об опыте применения финансовых положений 6.5 и 6.7,

принимая во внимание, что Совет отмечает необходимость пересмотра финансовых положений 6.5 и 6.7 в целях их уточнения,

постановляет:

1. одобрить поправки, изложенные ниже:

Финансовое положение 6.5

6.5 Если иное не предусмотрено настоящими положениями или не установлено Ассамблеей:

- a) взносы, выплаты по условиям соглашений о погашении задолженности и авансы в Фонд оборотных средств причитаются и подлежат выплате полностью по истечении 30 дней после даты направления Генеральным секретарем уведомления в соответствии с п. b) положения 6.4 и п. b) положения 7.4 или первого числа финансового года, к которому они относятся, в зависимости от того, какой из этих сроков наступает позднее;
- b) любой невыплаченный остаток таких взносов, выплат по условиям соглашений о погашении задолженности и авансов в Фонд оборотных средств по состоянию на 1 января следующего финансового года считается задолженностью за один год.

Финансовое положение 6.7

6.7 Платежи Договаривающихся государств, включая платежи Договаривающихся государств, заключивших соглашения о погашении задолженности, прежде всего кредитуются в счет авансов, причитающихся в Фонд оборотных средств, и любого остатка, относящегося к невыплаченным суммам, предусмотренным соглашениями и взносам, начиная с наиболее раннего.

Резолюция А35-26. Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 62 Конвенции о международной гражданской авиации предусматривает, что Ассамблея может приостановить право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое не выполняет в пределах разумного срока своих финансовых обязательств перед Организацией,

принимая во внимание, что согласно статье 6.5 Финансовых положений ИКАО взносы Договаривающихся государств считаются причитающимися и подлежащими выплате полностью первого числа финансового года, к которому они относятся,

отмечая, что в последние годы сумма накопившейся задолженности по взносам существенно возросла и наряду с задержками с уплатой взносов за текущий год является препятствием для выполнения программы работы и создает серьезные трудности с движением наличности,

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, имеющие задолженность, принять соответствующие меры для ликвидации своей задолженности;

настоятельно призывает все Договаривающиеся государства и в особенности государства, избранные в Совет, принять все необходимые меры по своевременной уплате своих взносов;

постановляет, что с 1 января 2005 года:

1. всем Договаривающимся государствам следует признать необходимость выплачивать свои взносы в начале того года, за который они причитаются, с тем чтобы Организация не сталкивалась с необходимостью использования Фонда оборотных средств для покрытия недостатка;

2. Генеральному секретарю поручается направлять всем Договаривающимся государствам не менее трех раз в год графики с указанием текущих сумм, причитающихся за текущий год до 31 декабря предыдущего года;

3. Совет наделяется полномочиями обсудить и заключить договоренности с Договаривающимися государствами, имеющими задолженность по взносам за три года или более, о погашении накопившейся задолженности перед Организацией; о любых случаях погашения такой задолженности или договоренностях должен представляться доклад очередной сессии Ассамблеи;

4. всем Договаривающимся государствам, имеющим задолженность по взносам за три года или более, следует:

a) произвести незамедлительно выплату суммы задолженности по авансам в Фонд оборотных средств, взносам за текущий год и частичному погашению своей задолженности в размере не менее 2000 долл., причем такая минимальная сумма должна возрастать пропорционально в случае государств, на которые начисляется взнос выше минимального по шкале ИКАО;

b) заключить в течение 6 мес со дня производства выплаты, упомянутой выше в подпункте a), если они еще не сделали этого, соглашение с Организацией о погашении остатка задолженности, причем такое соглашение должно предусматривать полную ежегодную выплату их текущих взносов и остатка задолженности по частям в течение периода, не превышающего 10 лет, причем такой период, по усмотрению Совета, может быть продлен максимально до 20 лет в особых случаях, охватывающих те Договаривающиеся государства, которые Организация Объединенных Наций относит к категории наименее развитых стран;

5. Совету следует еще больше активизировать проводимую в настоящее время политику поощрять Договаривающиеся государства, имеющие задолженность, вносить предложения о ее урегулировании в целях ликвидации задолженности по взносам за длительный срок в соответствии с вышеизложенными положениями пункта 4 постановляющей части с полным учетом экономического положения соответствующих государств, включая предусмотренную положениями статьи 6.6 Финансовых положений возможность выплаты в других валютах в пределах возможностей использования таких валют Генеральным секретарем;

6. приостанавливается право голоса в Ассамблее и в Совете тех Договаривающихся государств, задолженность которых равняется общей сумме начисленных взносов за три предыдущих финансовых года или превышает ее, и тех Договаривающихся государств, которые не соблюдают соглашений, заключенных в соответствии с пунктом 4 b) постановляющей части выше; приостановление права голоса отменяется немедленно после выплаты предусмотренных соглашениями сумм задолженности;

7. право голоса Договаривающегося государства, приостановленное в соответствии с пунктом 6 постановляющей части, может быть также восстановлено на основании решения Ассамблеи, если:

- a) оно уже заключило с Советом соглашение, предусматривающее покрытие непогашенных обязательств и выплату текущих взносов, и выполнило условия этого соглашения; или
- b) Ассамблея будет убеждена, что государство продемонстрировало готовность достичь справедливого урегулирования его финансовых обязательств перед Организацией;

8. любое государство, право голоса которого было приостановлено Ассамблеей в соответствии со статьей 62 Конвенции, может добиться его восстановления Советом в соответствии с положениями, обусловленными в пункте 7 а) постановляющей части выше, при условии, что с его стороны была продемонстрирована готовность достичь справедливого урегулирования его финансовых обязательств перед Организацией;

9. вводятся следующие дополнительные меры в отношении Договаривающихся государств, право голоса которых приостановлено в соответствии с статьей 62 Конвенции:

- a) потеря права проводить на своей территории совещания, конференции, семинары и практикумы, которые полностью или частично финансируются из бюджета Регулярной программы;
- b) право получать бесплатно только ту документацию, которая предоставляется государствам, не являющимся Договаривающимися, включая документацию на электронных носителях, и любые другие документы, которые необходимы для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации;
- c) потеря гражданами или представителями права выдвигаться кандидатами на занятие выборных должностей;
- d) в целях набора на должности в Секретариате при прочих равных условиях кандидаты из государств, имеющих задолженность, будут рассматриваться наравне с кандидатами из государства, которое уже достигло желательного уровня представленности (при равных условиях с точки зрения принципа географической представленности), даже если они и не достигли этого уровня;
- e) потеря права участвовать в ознакомительном курсе ИКАО;

10. правом избрания в Совет, комитеты и органы будут обладать только государства, не имеющие невыплаченной задолженности по взносам, помимо задолженности за текущий год;

11. настоящая резолюция заменяет резолюции А21-10 и А31-26 Ассамблеи.

Резолюция А35-27. 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 Договаривающимися государствами своих взносов к той дате, на которую они причитаются,

принимая к сведению, что в соответствии с резолюцией А35-26 Ассамблеи было приостановлено право голоса ряда государств в Ассамблее и Совете,

вновь подтверждая исключительную важность участия всех государств в деятельности Организации,

принимая к сведению, что излишек наличности традиционно распределялся среди тех Договаривающихся государств, которые выплачивали свои взносы за финансовые годы, за которые этот излишек определен,

желая поощрить погашение государствами своей задолженности и одновременно создать для этого стимулы,

постановляет:

1. распределять излишек наличности только среди тех Договаривающихся государств, которые на дату распределения излишка уплатили свои взносы за финансовые годы, за которые этот излишек определен, и прекратить право на получение излишка государств, имеющих задолженность за соответствующие годы, за исключением государств, заключивших соглашения и выполняющих условия своих соглашений;

2. Договаривающиеся государства, которые имеют задолженность за три полных года или более и которые либо имеют, либо заключают соглашения об урегулировании задолженности за длительный срок и выполняют условия этих соглашений, получают свою долю излишка наличности, несмотря на то, что они не уплатили взносы за финансовые годы, за которые этот излишек определен;

3. с 1 января 2005 года только та часть выплаты, поступающей от Договаривающегося государства, которая превышает сумму взносов за три предыдущих года и всех частичных выплат, причитающихся по соглашениям, заключенным в соответствии с пунктом 4 постановляющей части резолюции А35-26 Ассамблеи, откладывается на отдельный счет для финансирования расходов по осуществлению деятельности в области обеспечения авиационной безопасности и новых, незапланированных проектов, связанных с безопасностью полетов, и/или для повышения эффективности исполнения программ ИКАО, и эти действия должны находиться под контролем Совета и доводиться до сведения следующей очередной сессии Ассамблеи;

4. поручить Совету внимательно следить за вопросом неуплаченных взносов; оценивать влияние систем стимулирования на погашение государствами задолженности по взносам и представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о результатах предпринятых ими усилий, включая другие подлежащие рассмотрению меры;

5. настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-27 Ассамблеи.

Резолюция А35-28. Фонд оборотных средств

Ассамблея:

1. *отмечает*, что:

- a) в соответствии с резолюцией А33-28 Совет представил доклад о достаточности объема Фонда оборотных средств и связанных с ним полномочиях на производство займов и Ассамблея рассмотрела этот вопрос;
- b) в последние годы накопление задолженности по взносам наряду с задержками с выплатой взносов за текущий год все более серьезно препятствовали выполнению программы работы и создавали обстановку финансовой неопределенности;
- c) относительно продолжительный бюджетный цикл ИКАО, составляющий три года, не может не влиять на определение разумного объема ФОС и полномочий производить займы, поскольку лишь Ассамблея правомочна устанавливать взносы Договаривающихся государств;
- d) имеется установленный с учетом количества постоянного персонала в ИКАО несокращаемый минимум, который Организация должна выплачивать каждый месяц в виде зарплаты персоналу. Эта сумма не подлежит уменьшению в краткосрочном плане в результате корректировки программы работы, поскольку постоянный персонал остается на своих должностях и должен получать зарплату в любом случае;
- e) в среднем к сентябрю каждого года общий объем полученных взносов в среднем на 17,7% ниже, чем сумма прогнозируемых выплат;
- f) учитывая тенденции прошлого, среднегодовой дефицит кассовой наличности, накапливаемый на конец сентября и ноября, может составлять от 7,5 млн. до 11,3 млн. долл.;
- g) опыт показал, что выплаты не производятся в начале года, когда они причитаются, и что ИКАО не может рассчитывать на поступление всех взносов даже к концу года, за который они начислены, и что такое неприемлемое несоблюдение некоторыми Договаривающимися государствами своих финансовых обязательств по Конвенции ведет к серьезному финансовому кризису в Организации, который может отразиться на всех Договаривающихся государствах;
- h) до тех пор, пока поступление денежной наличности будет оставаться неопределенным, ИКАО будет нуждаться в Фонде оборотных средств в качестве резервного источника, который она может использовать для погашения текущих обязательств по выплате наличности;
- i) в ноябре 2003 года Совет рассмотрел объем Фонда оборотных средств и принял решение, что в 2004 году нет срочной и настоятельной необходимости в увеличении объема ФОС с 6,0 до 8,0 млн. долл.;

2. *постановляет, что:*

- a) объем Фонда оборотных средств сохраняется на уровне 6,0 млн. долл.;
- b) каждый год не позднее ноября 2004., 2005., 2006. и 2007 гг. Совет рассматривает объем Фонда оборотных средств и принимает решение о целесообразности его срочного увеличения в течение этого года или в следующем году;
- c) если обоснованность этого будет установлена Советом, то объем Фонда оборотных средств устанавливается на уровне не выше 8,0 млн. долл. при условии его увеличения за счет авансов, выплачиваемых новыми государствами, ставшими членами Организации после утверждения шкалы взносов. Такая корректировка Фонда оборотных средств будет основана на шкале взносов, действующей в течение того года, в отношении которого увеличение объема Фонда оборотных средств будет утверждено;
- d) Генеральный секретарь уполномочивается осуществлять с предварительного одобрения Финансового комитета Совета финансирование регулярных и дополнительных ассигнований, которые невозможно финансировать из Общего фонда и Фонда оборотных средств, путем заимствования из внешних источников сумм, необходимых для выполнения срочных обязательств Организации, и Генеральному секретарю поручается возмещать такие суммы в кратчайшие сроки; общая сумма такой задолженности Организации никогда не должна превышать 3,0 млн. долл. в течение трехлетнего периода;
- e) Совет представляет следующей очередной сессии Ассамблеи доклад:
 - i) о достаточности объема Фонда оборотных средств с учетом опыта, накопленного в 2004, 2005 и 2006 гг.;
 - ii) о том, указывает ли финансовое состояние Общего фонда и Фонда оборотных средств на необходимость производить начисления на Договаривающиеся государства ввиду дефицита наличности, вызванного задолженностью по взносам;
 - iii) об адекватности суммы, предусматриваемой полномочиями производить займы;
- f) резолюция А33-28 утрачивает силу и заменяется настоящей резолюцией;

3. *настоятельно призывает:*

- a) все Договаривающиеся государства выплачивать свои взносы как можно раньше в течение года, за который они причитаются, что позволит Организации уменьшить вероятность использования Фонда оборотных средств и внешних займов;
- b) Договаривающиеся государства, имеющие задолженность, выполнить свои обязательства перед Организацией в кратчайшие сроки, как это предусматривается в резолюции А35-26.

Резолюция А35-29. Утверждение счетов Организации за 2001, 2002 и 2003 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним

Ассамблея,

принимая во внимание, что счета Организации за 2001, 2002 и 2003 финансовые годы и ревизионные отчеты по ним, представленные Генеральным ревизором Канады – членом Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающим в качестве внешнего ревизора ИКАО, были представлены Ассамблее после распространения среди Договаривающихся государств,

принимая во внимание, что Совет рассмотрел ревизионные отчеты и представил их на рассмотрение Ассамблее,

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 2001 финансовый год, а также замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

2. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 2002 финансовый год, а также замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

3. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 2003 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. *настоятельно рекомендует* Генеральному секретарю предпринять представляющиеся уместными необходимые действия по подготовленным внешним ревизором рекомендациям;

5. *утверждает* проверенные счета за 2001 финансовый год;

6. *утверждает* проверенные счета за 2002 финансовый год;

7. *утверждает* проверенные счета за 2003 финансовый год.

Резолюция А35-30. Утверждение счетов по деятельности в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций за 2001, 2002 и 2003 финансовые годы, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по финансовым отчетам Организации, охватывающих также счета Программы развития Организации Объединенных Наций

Ассамблея,

принимая во внимание, что счета за 2001, 2002 и 2003 финансовые годы, которые отражают положение с освоением средств, выделенных ИКАО Администратором Программы развития

Организации Объединенных Наций, и которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, а также ревизионный отчет по финансовым отчетам Организации, которые охватывают также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, представленный Генеральным ревизором Канады – членом Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающим в качестве внешнего ревизора ИКАО, были представлены Ассамблее после распространения среди Договаривающихся государств,

принимая во внимание, что Совет рассмотрел ревизионные отчеты и представил их Ассамблее для рассмотрения и представления Администратору Программы развития Организации Объединенных Наций,

принимая во внимание, что финансовые положения и правила Программы развития Организации Объединенных Наций предусматривают, что организации системы Организации Объединенных Наций, которым поручено осуществлять деятельность по линии ПРООН, направляют Администратору для передачи Исполнительному совету счета, отражающие положение с освоением средств, выделенных им Администратором, и что такие счета представляются вместе с удостоверением о ревизии, выданным внешними ревизорами организаций, и сопровождаются их докладами,

1. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам Организации за 2001 финансовый год, включающий также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

2. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам Организации за 2002 финансовый год, включающий также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

3. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам Организации за 2003 финансовый год, включающий также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

4. *настоятельно рекомендует* Генеральному секретарю предпринять представляющиеся уместными необходимые действия по подготовленным внешним ревизором рекомендациям;

5. *утверждает* счета за 2001 финансовый год, относящиеся к Программе развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель;

6. *утверждает* счета за 2002 финансовый год, относящиеся к Программе развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель;

7. *утверждает* счета за 2003 финансовый год, относящиеся к Программе развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель;

8. *постановляет* направить финансовые ведомости Организации, включая счета в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и доклады ревизора Администратору Программы развития Организации Объединенных Наций для представления Исполнительному совету ПРООН.

Резолюция А35-31. 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 в соответствии с финансовым положением 13.1 утвердил продление назначения внешним ревизором ИКАО применительно к счетам за 2002–2004 финансовые годы г-жи Шейлы Фрейзер, Генерального ревизора Канады и члена Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений;
 - c) Совет рассмотрел представленные Договаривающимися государствами в 2004 году кандидатуры и утвердил назначение Генерального ревизора Канады г-жи Шейлы Фрейзер внешним ревизором ИКАО применительно к счетам за 2005, 2006 и 2007 финансовые годы; и в этой связи
2. *выражает* свою признательность г-же Шейле Фрейзер за предоставленные ею Организации высококачественные услуги в качестве внешнего ревизора (2002–2003) и за оказанную ею в этот период в духе сотрудничества эффективную помощь должностным лицам и органам ИКАО;
3. *подтверждает*:
 - a) предпринятые Советом действия по назначению Генерального ревизора Канады г-жи Шейлы Фрейзер внешним ревизором ИКАО применительно к счетам за 2000–2004 финансовые годы;
 - b) предпринятые Советом действия по назначению Генерального ревизора Канады г-жи Шейлы Фрейзер внешним ревизором ИКАО применительно к счетам за 2005, 2006 и 2007 финансовые годы;
4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет собой резолюции А29-34 и А33-22.

Резолюция А35-32. 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 А31-2 и А32-1 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 связанные технологии;
4. во исполнение резолюции А33-24 Ассамблеи создан фонд информационных и связанных технологий (ИСТ) для финансирования модернизации финансовых систем, расширения web-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 системы и связанных с ней систем составляет примерно 8 млн. долл.;
3. может потребоваться еще 500 000 долл. для развития и совершенствования web-сайта ИКАО;

постановляет:

1. санкционировать перевод 2 млн. долл. со счета накоплений Фонда административного и оперативного обслуживания 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 web-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.

