



## 35-Я СЕССИЯ АССАМБЛЕИ

### ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

Пункт 14 повестки дня. **Авиационная безопасность**

Пункт 14.1 повестки дня. **События, имевшие место после 33-й сессии Ассамблеи**

### СОБЫТИЯ, ИМЕВШИЕ МЕСТО ПОСЛЕ 33-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

#### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе Совет представляет текущий доклад о действиях, предпринятых согласно резолюции А33-1 Ассамблеи, включая результаты Конференции по авиационной безопасности на уровне министров и принятие Плана действий в области авиационной безопасности в июне 2002 года, а также сведения о его дальнейшем выполнении.

Действия Ассамблеи приведены в п. 6. Ассамблее предлагается поручить Совету и Генеральному секретарю и впредь уделять первоочередное внимание осуществлению Плана действий в области авиационной безопасности и принять резолюцию, представленную в добавлении С.

#### СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

A35-WP/20

A35-WP/43

A35-WP/50

A35-WP/55

A35-WP/88

Дос 9790, *Действующие резолюции Ассамблеи* (по состоянию на 5 октября 2001 года)

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем документе приводится общая информация о событиях в области авиационной безопасности (AVSEC), имевших место после 33-й сессии Ассамблеи, в частности о принятии Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности. В нем также содержатся сведения о прогрессе, достигнутом на сегодняшний день, в работе по осуществлению отдельных проектов, предусмотренных в этом Плане действий. Кроме того, в настоящем документе *Примечание.* Информация, содержащаяся в [ ], к Ассамблее будет обновлена.

приводится краткое описание планируемой на будущее деятельности, а также сведения о прогнозируемых расходах на 2005, 2006 и 2007 годы в связи с осуществлением проектов 1–13, предусмотренных в Плане действий.

## 2. ОБЗОР СОБЫТИЙ, ИМЕВШИХ МЕСТО ПОСЛЕ ПРОВЕДЕНИЯ 33-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

2.1 После трагических событий 11 сентября 2001 года на 33-й сессии Ассамблеи была принята резолюция А33-1 *"Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию"*. В п. 8 постановляющей части этой резолюции Совету было поручено созвать международную конференцию по авиационной безопасности на уровне министров в целях предотвращения и искоренения актов терроризма, затрагивающих гражданскую авиацию; усиления роли ИКАО в принятии Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в области безопасности и проверке их выполнения; и обеспечения необходимых финансовых средств для деятельности ИКАО в области авиационной безопасности.

2.2 Конференция по авиационной безопасности на уровне министров была проведена в Штаб-квартире ИКАО 19–20 февраля 2002 года. В ее работе приняли участие 700 представителей из 153 Договаривающихся государств и 25 наблюдателей. На Конференции была одобрена глобальная стратегия повышения авиационной безопасности во всем мире и приняты соответствующие выводы и рекомендации, а также Декларация по авиационной безопасности, отражающая результаты этой Конференции, которая призвана содействовать восстановлению доверия к международному воздушному транспорту и активизации его деятельности. Конференция обратилась к Совету с призывом разработать и утвердить план действий ИКАО в области авиационной безопасности.

2.3 В соответствии с резолюцией А33-1 и упомянутой Декларацией Конференции Совет на 14-м заседании 166-й сессии, состоявшемся 14 июня 2002 года, утвердил предложенный План действий ИКАО в области авиационной безопасности, направленный на повышение авиационной безопасности, который включает проведение регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок с целью оценки уровня авиационной безопасности во всех Договаривающихся государствах. В нем также предусматривается выявление и анализ новых и вновь появляющихся видов угрозы и разработка эффективных глобальных мер противодействия им; согласование мер, которые должны приниматься в конкретных областях, включая аэропорты, воздушные суда и системы управления воздушным движением; ужесточение содержащихся в Приложениях к *Конвенции о международной гражданской авиации* требований, касающихся обеспечения авиационной безопасности, и ускорения выполнения соответствующих процедур, если это оправдано и отвечает общим интересам повышения безопасности полетов, особенно с целью защиты в первую очередь кабины экипажа, а также тесная координация и согласование программ проверок, проводимых на региональном и субрегиональном уровнях; и программ оказания последующей помощи в устранении выявленных недостатков. Осуществление Плана действий в огромной степени зависит от внесения Договаривающимися государствами добровольных взносов (см. ниже п. 5).

### 3. ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ

3.1 После июня 2002 года в работе по осуществлению Плана действий в сфере авиационной безопасности были достигнуты значительные успехи, хотя на первоначальном этапе финансирование и задержки с набором сотрудников категорий специалистов и общего обслуживания создавали некоторые проблемы. При распределении финансовых средств некоторым проектам уделялось первоочередное внимание, в частности проекту 3 "Универсальная программа по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УПШАБ)", и по этой причине, а также вследствие существующих между проектами взаимосвязей (например, проверки должны проводиться перед тем, как могут быть предприняты действия по устранению недостатков) некоторые проекты осуществлялись быстрее чем другие. Ниже приводятся сведения о ходе осуществления каждого проекта. Авиатранспортное управление отвечает за осуществление проектов 1–10, а за осуществление проектов 11–13 несут ответственность соответственно Аэронавигационное управление, Юридическое управление и Административное управление.

### 3.2 ОСНОВНАЯ ПРОГРАММА. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

#### 3.2.1 Проект 1. Разработка материалов по авиационной безопасности

3.2.1.1 Большие успехи достигнуты в разработке и рассылке в мировом масштабе новых учебных и инструктивных материалов. Были выпущены или подготовлены в окончательном виде четыре новых учебных комплекта по авиационной безопасности (УКАБ)<sup>1</sup>. Все существующие УКАБ были пересмотрены и обновлены<sup>2</sup>. Секретариат сотрудничает с учебными центрами ИКАО по авиационной безопасности (УЦАБ) с целью обеспечить как можно быстрее перевод этих комплектов. Кроме этого, проводятся семинары и завершается подготовка учебных видеофильмов и DVD, а также комплексных материалов на CD-ROM для самостоятельного обучения, которые дополняют учебные курсы более высокого уровня.

3.2.1.2 Опубликовано и направлено всем Договаривающимся государствам 6-е издание *Руководства по безопасности для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства* (Doc 8973 Restricted). Оно содержит новый и обновленный инструктивный материал, касающийся SARPS, которые были включены или изменены в результате внесения поправок 9 и 10 в Приложение 17 в целях отражения имевших место за последний период достижений в практике и технологии обеспечения авиационной безопасности. Кроме того, в 6-е издание были внесены другие поправки, среди которых включение перечня запрещенных для перевозки на воздушных судах предметов, а также рекомендаций в отношении использования персонала службы безопасности на борту воздушных судов в полете и обеспечения безопасности перевозки опасных грузов. Чтобы оказать государствам помощь в разработке мер борьбы с новыми и вновь появляющимися видами угрозы безопасности гражданской авиации, например использование переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК), подготовлен новый инструктивный материал, дополняющий содержащиеся в Руководстве по безопасности материалы; этот материал размещен только на защищенном web-сайте ИКАО по причине содержащейся в нем

---

<sup>1</sup> УКАБ "Упражнения" (как организовывать учения по отработке в государствах порядка действий в кризисной обстановке), УКАБ "Национальные аудиторы-инспекторы".

<sup>2</sup> УКАБ "Базовый", УКАБ "Менеджмент", УКАБ "Безопасность грузов", УКАБ "Инструкторы" и УКАБ "Авиакомпания" (пересмотрены совместно ИКАО и ИАТА).

конфиденциальной информации. Вопрос об угрозе, создаваемой ПЗРК, рассматривается в отдельном документе (A35-WP/50).

3.2.1.3 Кроме того, государствам направлен инструктивный материал, предназначенный для оказания им помощи в выполнении положений *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения*.

### 3.2.2 **Проект 2. Подготовка кадров, включая аттестацию проверяющих в области AVSEC**

3.2.2.1 Подготовка кадров в области AVSEC имеет очень важное значение, т. к. это необходимо для оказания государствам помощи в устранении недостатков в работе по выполнению положений Приложения 17. Секция AVSEC содействует и участвует в проведении ежегодно свыше 50 учебных курсов, основанных на УКАБ, в учебных центрах авиационной безопасности (УЦАБ). В настоящее время в УЦАБ проводятся курсы по подготовке инструкторов по AVSEC, чтобы в дальнейшем они могли сами проводить курсы в своих государствах, используя конкретные УКАБ ИКАО и учебные материалы<sup>3</sup>. Решением вопросов подготовки и аттестации проверяющих ИКАО в сфере авиационной безопасности в целях дальнейшего проведения ими проверок в рамках УППАБ в настоящее время занимается Секция проверок в сфере авиационной безопасности (ASA).

### 3.2.3 **Проект 3. Универсальная программа по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)**

3.2.3.1 В настоящее время разработана документация и инфраструктура, необходимые для организации и реализации УППАБ, и в настоящее время эта Программа осуществляется. По состоянию на 31 июля 2004 года в рамках УППАБ было проведено 45 проверок и, как ожидается, в общей сложности к концу 2004 года будут проведены проверки в 60 государствах. До сих пор в общей сложности 128 инспекторов из 63 государств всех регионов ИКАО прошли подготовку и были аттестованы в качестве проверяющих ИКАО в сфере авиационной безопасности. В документе A35-WP/55 представлен всеобъемлющий доклад о ходе осуществления УППАБ.

### 3.2.4 **Проект 4. Проектная документация, помощь и последующие действия**

3.2.4.1 После начала осуществления Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) было приостановлено проведение технических оценок в рамках механизма AVSEC. Проблемы с обеспечением безопасности, выявленные в ходе проведенных ИКАО проверок в сфере обеспечения AVSEC, решаются путем оказания в каждом конкретном случае непосредственной и немедленной помощи в рамках механизма AVSEC. Кроме того, оказывается поддержка в разработке долгосрочных проектов, осуществляемых под руководством Управления технического сотрудничества (УТС) в целях устранения недостатков, выявленных в ходе проверок, включая разработку проектной документации. К настоящему времени выполнено [пять] командировок по итогам проведенных в рамках УППАБ проверок в целях оказания требующейся помощи. Помимо этого, выполнено [14] других последующих командировок и командировок по оказанию помощи в рамках механизма AVSEC.

---

<sup>3</sup> УКАБ "Инструкторы", УКАБ "Кризисный менеджмент", УКАБ "Безопасность грузов", УКАБ "Переговоры о заложниках" и УКАБ "Национальные аудиторы-инспекторы".

3.2.4.2 Кроме того, в настоящее время ведется работа по мобилизации ресурсов в целях реализации [двух] разработанных УТС проектных документов. Это включает документы, связанные с решением вопроса об устранении общих недостатков, выявленных в группах государств. Опираясь на положительный опыт, который был накоплен в ходе осуществления программы последующих действий в рамках УППКБП (например, организация программы совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации, COSCAP), УТС в тесном сотрудничестве с Секцией AVSEC разработало первые совместные программы по авиационной безопасности (CASP) для осуществления на субрегиональной основе.

### 3.2.5 **Проект 5. Семинары и учения по авиационной безопасности**

3.2.5.1 В текущем трехлетнем периоде восемь учений и два семинара в рамках механизма AVSEC, а также два региональных практикума были организованы и проведены в сотрудничестве с Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА) и Арабской комиссией гражданской авиации (АРКГА).

### 3.2.6 **Проект 6. Учебные центры по авиационной безопасности (УЦАБ)**

3.2.6.1 В целях расширения региональных возможностей в части подготовки кадров за последние 12 месяцев ИКАО создала на базе уже существующих учебных заведений 10 учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в Аммане, Брюсселе, Дакаре, Касабланке, Киеве, Кито, Москве, Найроби, Пенанге, Порт-оф-Спейне. Кроме того, утверждены три новых учебных заведения ИКАО в Окленде (Новая Зеландия), Буэнос-Айресе (Аргентина) и Йоханнесбурге (Южная Африка). Такое увеличение обусловлено необходимостью обеспечить текущие потребности в подготовке персонала на всех языках ИКАО и во всех регионах и подрегионах.

3.2.6.2 Проведена работа по усилению сети УЦАБ и расширению их возможностей в части, касающейся проведения учебных мероприятий, и разработки или совершенствования учебных и инструктивных материалов. Улучшились связи и сотрудничество между действующими десятью УЦАБ и Секцией AVSEC благодаря созданию защищенного web-сайта УЦАБ ИКАО и проведению на постоянной основе координационных совещаний директоров УЦАБ и ИКАО (Монреаль, 2002 год, Касабланка, 2003 год, и Киев, 2004 год).

3.2.6.3 В настоящее время ИКАО совместно с университетом Конкордия внедряет новую учебную программу с использованием самых современных средств обучения, в рамках которой основное внимание будет уделяться тому, чтобы участники курсов, занимающие в своих организациях должности руководителей, могли более глубоко понять суть Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 17 (SARPS) и хорошо усвоить принципы организации управления и изучить наилучшую практику обеспечения AVSEC. Экспериментальный учебный курс был проведен в Касабланке в апреле этого года. После того как будут учтены все замечания, полученные в ходе проведения экспериментального проекта, планируется начать проведение таких курсов с ноября 2004 года, и частота их будет составлять от 3 до 5 курсов ежегодно.

### 3.2.7 **Проект 7. Региональные штаты сотрудников по авиационной безопасности (ASRO)**

3.2.7.1 С целью обеспечить выполнение Плана действий в регионах, Совет согласился с предложением об усилении региональных бюро и с тем, чтобы возложить все обязанности,

связанные с AVSEC, на одного специально выделенного регионального сотрудника в каждом бюро. В качестве первого шага по укреплению в этом плане региональных бюро в региональных бюро в Бангкоке, Каире и Мехико были назначены сотрудники по авиационной безопасности в целях оказания помощи в координации осуществляемых в этих регионах программ в сфере AVSEC.

3.2.7.2 Региональные инициативы по улучшению положения дел в государствах с обеспечением авиационной безопасности включали оказание помощи в разработке планов действий в сфере AVSEC и учебных программ для утвержденных ИКАО учебных центров авиационной безопасности, а также материалов для региональных семинаров по AVSEC, проводимых в целях развития международного сотрудничества. Государствам, региональным и международным организациям, а также авиационной отрасли предлагалось принять участие в осуществлении этих инициатив путем предоставления своих экспертов, финансовых средств и внесения вкладов в натуральном выражении.

### 3.2.8 **Проект 8. Прочие потребности в рамках программы AVSEC**

3.2.8.1 В соответствии с решением 33-й сессии Ассамблеи, принятым в связи с актами, совершенными в Соединенных Штатах Америки 11 сентября 2001 года, в ноябре 2001 года Группа экспертов AVSEC завершила подготовку поправки 10 к Приложению 17. Согласно этой поправке, утвержденной Советом в декабре 2001 года, среди прочего, было предпринято следующее: в Приложение включены новые положения, касающиеся применения данного Приложения в отношении внутренних полетов, а также положения, касающиеся международного сотрудничества по обмену информацией об угрозе, защиты кабины экипажа, использования персонала службы безопасности на борту воздушного судна в полете и национального контроля качества.

3.2.8.2 Группа экспертов по авиационной безопасности продолжает деятельность по завершению подготовки поправки 11 к Приложению 17, а также разработку инструктивного материала по защите от переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК) для подготовки и использования сотрудниками службы безопасности на борту (IFSP), в отношении которых на английском языке также используется термин "sky marshals", и разработку для государств инструктивного материала и инструментальных средств, касающихся контроля качества на национальном уровне.

3.2.8.3 Устанавливаются и укрепляются связи взаимодействия с рядом межправительственных организаций, также занимающихся вопросами обеспечения авиационной безопасности, включая Комитет ООН по борьбе с терроризмом (UNCTC) и Организацию по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ).

### 3.2.9 **Проект 9. Программа упрощения формальностей**

3.2.9.1 Продолжалась разработка Руководства по упрощению формальностей; была завершена подготовка глав, касающихся общих принципов, порядка таможенной очистки людей и грузов, при этом упор сделан на использование информационных технологий в целях усовершенствования процедур, а также концепций управления риском. Начата разработка методологии оценки выполнения связанных с обеспечением авиационной безопасности SARPS Приложения 9. ИКАО в сотрудничестве с Всемирной таможенной организацией занималась разработкой основных принципов использования систем предварительной информации о пассажирах (API), а также работой по повышению безопасности и улучшению режима упрощения

формальностей в международной цепи поставок. Двенадцатое Специализированное совещание по упрощению формальностей (FAL/12, Каир (Египет), 22 марта – 1 апреля 2004 года) в нескольких рекомендациях типа В, посвященных данному вопросу, подчеркнуло важность такой работы, приняв ряд принципиальных рекомендаций, касающихся систем API, предварительной информации о грузах, стандартов обеспечения безопасности в цепи поставок и упрощенных процедур таможенной очистки для выполняющих требования безопасности клиентов пассажирских и грузовых авиакомпаний.

3.2.9.2 В мае 2003 года ИКАО утвердила глобальный согласованный концептуальный проект интеграции биометрических идентификационных данных в паспорта и другие машиносчитываемые проездные документы (МСПД). Расширение использования МСПД, включающие биометрические данные, обеспечит бесперебойное прохождение пассажиров через контрольно-пропускные пункты аэропорта, а также позволит повысить авиационную безопасность и обеспечит дополнительную защиту от кражи идентификационной информации. Создан специальный web-сайт для распространения технических докладов и инструктивного материала ИКАО по биометрии и требований к МСПД ([www.icao.int/mrtd](http://www.icao.int/mrtd)). Разработан план по подготовке описания проекта, предназначенного для оказания поддержки всем Договаривающимся государствам, которые обращаются с просьбами об оказании им технической помощи в работе по внедрению машиносчитываемых паспортов и применению мер по обеспечению оптимальных уровней качества производимых ими документов. Совещание FAL/12 поддержало данную работу и рекомендовало принять для включения в Приложение 9 новый стандарт с призывом ко всем Договаривающимся государствам обеспечить выпуск машиносчитываемых паспортов к 2010 году, а также рекомендуемую практику, касающуюся включения государствами элементов биометрической идентификации в проездные документы, и рекомендацию политического плана о том, что ИКАО оказывает государствам помощь в осуществлении этих положений. Полный доклад Совета о результатах 12-го Специализированного совещания по упрощению формальностей представлен в документе A35-WP/43.

### 3.2.10 Проект 10. Прочие программы в области воздушного транспорта

3.2.10.1 Конференция по авиационной безопасности на уровне министров рекомендовала ИКАО уточнить и доработать свою политику и инструктивный материал по вопросу о возмещении расходов, связанных с работой по обеспечению безопасности. Соответственно Совет, исходя из рекомендаций Группы экспертов по экономике аэропортов, внес изменения в политику и инструктивный материал по вопросу о возмещении расходов по обеспечению безопасности в аэропортах, который содержится в следующих документах: *"Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание"* (Дос 9082/6) и *"Руководство по экономике аэропортов"* (Дос 9562). Одновременно Группа экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания разработала новую политику и инструктивный материал о возмещении расходов, связанных с принятием мер обеспечения безопасности при предоставлении аэронавигационного обслуживания, которая была утверждена Советом для включения в Дос 9082 и *Руководство по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания* (Дос 9161).

3.2.10.2 План действий также включает проектные элементы прогнозирования и экономического планирования. Три подборки среднесрочных прогнозов объемов воздушного движения были подготовлены в период с 2002 по 2004 годы, а в начале 2004 года был подготовлен новый долгосрочный прогноз на период до 2015 года. Эти прогнозы призваны помочь государствам в оценке их будущих потребностей в обеспечении авиационной безопасности. Во

второй половине 2004 года было начато исследование экономических последствий принятия новых мер обеспечения безопасности. Проведение оценки финансовых потребностей в связи с работой по устранению недостатков и пробелов, выявленных в результате проверок, было отложено до тех пор, пока не будет собрано достаточно информации.

### 3.3 ОСНОВНАЯ ПРОГРАММА. АЭРОНАВИГАЦИЯ

#### 3.3.1 Проект 11. Программы в области аэронавигации

3.3.1.1 Достигнуты значительные успехи в разработке и утверждении Стандартов и Рекомендуемой практики по безопасности (SARPS), предназначенных для включения в Приложения, находящиеся в компетенции Аэронавигационной комиссии, и более скромные успехи достигнуты в работе по подготовке инструктивного материала. Заметными достижениями являются внесение поправок, связанных с обеспечением безопасности, в часть I *"Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты"* и часть III *"Международные полеты. Вертолеты"* Приложения 6 и в Приложение 8 *"Летная годность воздушных судов"* и публикация *"Руководства по реализации положений Приложения 6, касающихся авиационной безопасности"* (Doc 9811 Restricted).

3.3.1.2 Кроме того, было завершено выполнение двух очень важных задач, которые официально не были включены в План действий. Одна из задач заключалась в составлении всеобъемлющего перечня касающихся авиационной безопасности SARPS, которые содержатся в Приложениях, входящих в компетенцию Комиссии, и в результате Совет принял решение (C-DEC 167/8), что выполнение этих SARPS должно проверяться в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УПКБП). Вторая задача заключалась в создании официального механизма координации деятельности Организации в области обеспечения безопасности полетов и в сфере авиационной безопасности, что необходимо в целях наиболее оптимального согласования этих двух направлений деятельности.

3.3.1.3 26 ноября 2003 года Аэронавигационная комиссия провела тщательный анализ аэронавигационного компонента Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности и рекомендовала Совету внести поправку в аэронавигационный компонент этого Плана, чтобы обеспечить его дальнейшую актуальность. Совет утвердил эту поправку 23 февраля 2004 года, а также принял к сведению соответствующие соображения, касающиеся финансирования.

### 3.4 ОСНОВНАЯ ПРОГРАММА. ЮРИДИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ

#### 3.4.1 Проект 12. Юридические программы

3.4.1.1 В соответствии с резолюцией A33-1, в которой Совету и Генеральному секретарю предписывается предпринять срочные действия по рассмотрению новых и вновь появляющихся видов угрозы гражданской авиации, и, в частности, рассмотреть вопрос о соответствии новым требованиям существующих конвенций по авиационной безопасности, Секретариат изучил юридические меры, которые должны приниматься в связи с новыми и вновь появляющимися видами угрозы. В результате проведенного исследования был сделан вывод, что, хотя существующие конвенции по авиационной безопасности широко применяются государствами,



которые считают их полезными юридическими документами по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации, однако в некоторых случаях они нуждаются в обновлении с целью учесть новые и вновь появляющиеся виды угрозы. Некоторые из этих угроз, например использование воздушных судов в качестве оружия, нападения самоубийц, нападения с использованием электронных средств и компьютеров, нападения с использованием химических, биологических и радиоактивных веществ, в достаточной мере еще не охвачены в этих конвенциях. Кроме того, в этих конвенциях основное внимание уделяется лицам, непосредственно совершившим наказуемые акты, особенно на борту воздушного судна или в аэропорту, однако отсутствуют конкретные положения в отношении лиц, занимавшихся организацией совершенных нападений и руководством ими. Вопрос об этом исследовании рассматривается в информационном документе (A35-WP/88).

3.4.1.2 Кроме того, в ходе исследования был сделан вывод, что еще не изучены некоторые вопросы, например организация контроля за использованием переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК), использование сотрудников службы безопасности на борту воздушных судов, строгое единообразное соблюдение положений Приложения 17, а также вопросы, касающиеся возмещения ущерба и защищенности от актов терроризма, и поэтому их, вероятно, потребуется рассмотреть отдельно.

3.4.1.3 По итогам вышеупомянутого исследования Секретариат подготовит рекомендации относительно внесения определенных поправок к существующим конвенциям по авиационной безопасности. Эти рекомендации будут дополнительно рассмотрены Юридическим комитетом или другими органами, как предполагается в п. 4.5.

## **3.5 ОСНОВНАЯ ПРОГРАММА. АДМИНИСТРАТИВНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ**

### **3.5.1 Проект 13. Административное и финансовое обеспечение**

3.5.1.1 Административное обслуживание предоставлялось для выполнения дополнительного объема работы, связанного с наймом персонала и обслуживанием кадров, а именно административное регулирование заключения контрактов и компенсационных выплат, выплаты пособий и т. д. В 2002, 2003 и 2004 годах были предприняты или планируется предпринять действия, связанные с наймом персонала и обслуживанием кадров, в отношении приблизительно 62 человек, среди которых 27 человек категории специалистов (5, 7 и 15 в каждом году соответственно) и 35 человек категории общего обслуживания (13, 12 и 10).

3.5.1.2 Помимо действий, связанных с набором персонала и обслуживанием кадров, оказывались административные услуги в виде распределения и организации рабочих мест. Кроме того, в целях удовлетворения новых дополнительных потребностей предоставлялись также технические вспомогательные услуги по установке компьютеров и программного обеспечения, предоставлению канцелярских товаров, мебели и оборудования, услуг телефонной связи, а также осуществлялся перевод документов, их рассылка и курьерское и почтовое обслуживание.

3.5.1.3 Финансовое обеспечение заключается в ведении бухгалтерского учета, составлении бюджета и организации предусмотренных бюджетом выплат в рамках Плана действий в области AVSEC и конкретно включает следующее: расчет заработной платы и компенсационных выплат, оказание помощи в подготовке бюджета, организацию выдачи соответствующих выплат и контроль финансовых средств, выдачу расписок о получении добровольных взносов, оплату

расходов, подготовку ежемесячных и ежегодных финансовых отчетов о расходовании средств из фонда AVSEC, составление перечней полученных взносов и предоставление по просьбе руководства и представителей в Совете консультаций и информации по финансовым вопросам.

#### 4. БУДУЩАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

4.1 Улучшения, которые, как ожидается, произойдут в результате осуществления Плана действий в области авиационной безопасности, не будут сразу заметны и возможно пройдет некоторое время, прежде чем они начнут ощущаться. Чтобы этот План действий принес успех в долгосрочной перспективе, необходимо, чтобы в мировом масштабе постоянно и активно выполнялись соответствующие обязательства. Для достижения конкретных результатов в течение приемлемого периода времени очень важно обеспечить полномасштабное и активное участие в этой работе всех Договаривающихся государств, а также всех технических и совещательных органов ИКАО.

4.2 Следующий трехлетний период деятельности ИКАО в области авиационной безопасности будет осуществляться в соответствии с общим направлением этой работы, которое было определено Советом в июне 2002 года, когда утверждался План действий. Ниже перечислены те виды деятельности, которые являются новыми или которым будет уделяться особое внимание.

4.3 В первую очередь планируется проводить проверки в течение всего следующего трехлетнего периода на основе Плана действий в рамках УППАБ, который составляется ежегодно и рассылается всем Договаривающимся государствам каждые полгода со всеми внесенными в него изменениями. Если благодаря добровольным взносам государств финансовых средств будет достаточно, то в 2005, 2006 и 2007 годах будет проводиться приблизительно по 40 проверок в год, и в таком случае к концу 2007 года первоначальные проверки будут проведены во всех Договаривающихся государствах ИКАО. Будет также продолжаться подготовка и аттестация проверяющих, и планируется провести региональные семинары ИКАО по авиационной безопасности во всех регионах ИКАО. Дополнительная информация о будущей деятельности в рамках УППАБ включена во всеобъемлющий доклад о ходе осуществления УППАБ, содержащийся в документе A35-WP/55.

4.4 Первоочередной задачей в следующем трехлетнем периоде будет разработка и обновление учебных инструктивных материалов по AVSEC, т. к. Договаривающиеся государства нуждаются в руководящих принципах своевременного выполнения всех содержащихся в Приложении 17 Стандартов и Рекомендуемой практики наиболее эффективным способом. По всей вероятности, по мере поступления новых отчетов о проверках, проведенных в рамках УППАБ, и представления соответствующих планов действий по устранению выявленных недостатков, будет резко возрастать объем оказываемой государствам помощи. Потребности в конкретной подготовке специалистов в сфере AVSEC в регионах будут удовлетворяться путем увеличения численности региональных сотрудников по авиационной безопасности и количества центров по авиационной безопасности (УЦАБ) под общим руководством ИКАО.

4.5 Учитывая результаты проведенного Секретариатом исследования, касающиеся юридических мер, о котором упомянуто выше в п. 3.4.1, возможно, потребуются рассмотреть несколько отдельных вопросов, которые были определены в ходе исследования. К этой работе могут быть привлечены Юридический комитет, его подкомитеты и другие органы, назначенные Ассамблеей и Советом.

4.6 Учитывая опыт, который накоплен к настоящему времени в ходе подготовки проектных документов по авиационной безопасности, можно предположить, что в период с 2005 по 2007 годы УТС разработает еще [20] таких проектных документов. Кроме проектных документов для конкретных стран это включает разработку других документов, связанных с устранением общих для групп стран недостатков, например совместных программ по авиационной безопасности (CASP).

4.7 Хотя есть возможность обеспечить оказание некоторых административных вспомогательных услуг в рамках Регулярного бюджета по программам, тем не менее, для этого потребуются дополнительные ресурсы, чтобы в следующем трехлетнем периоде можно было обеспечить оказание того же объема услуг, т. к., вероятно, Административное управление и Финансовый отдел будут испытывать серьезную нехватку ресурсов.

## 5. БЮДЖЕТНЫЕ ПРЕДПОЛОЖЕНИЯ

### 5.1 Расходы в 2002, 2003 и 2004 годах

5.1.1 Следует отметить, что в период с 2002 по 2004 годы осуществление Плана действий финансировалось из средств Регулярной программы и добровольных взносов государств, вносимых в рамках усовершенствованного механизма AVSEC. Осуществление проектов с 1 по 13, предусмотренных в Планах действий на 2002–2004 годы, потребовало только из внебюджетных ресурсов затрат на сумму [10,683] млн. долл. США. Фактические суммы затрат в 2002 и 2003 годах и ожидаемая сумма затрат в 2004 году на осуществление проектов с 1 по 13, предусмотренных в Планах действий, указаны в таблице, приведенной в добавлении А к настоящему документу.

### 5.2 Бюджет на 2005, 2006 и 2007 годы

5.2.1 В 2001 году Ассамблея дала Совету указание разработать предложения и принять необходимые решения по обеспечению более стабильного финансирования деятельности ИКАО в сфере авиационной безопасности (см. п. 6 резолюции A33-1). Однако в ходе рассмотрения предложения о включении в бюджет Регулярной программы на 2005–2007 гг. дополнительных 3,0 млн. долл. США на деятельность в сфере авиационной безопасности, Совет пришел к выводу, что сделать это невозможно в нынешней бюджетной ситуации.

5.2.2 Следовательно, несмотря на то, что виды деятельности, предусматриваемые в плане действий в области авиационной безопасности, включены в проект регулярного бюджета по программам на 2005–2007 годы (A35-WP/20), финансирование из бюджета Регулярной программы будет осуществляться в тех же объемах, что и в текущем трехлетнем периоде, и осуществление такой деятельности будет и впредь в значительной степени зависеть от добровольных взносов государств. Те виды деятельности, которые предполагается финансировать из внебюджетных источников, обозначены в проекте бюджета Регулярной программы ромбиком, и они поясняются конкретной сноской. Общая прогнозируемая в бюджете Регулярной программы сумма расходов на реализацию Плана действий в области авиационной безопасности в течение трехлетнего периода 2005–2007 годов составляет 2,171 млн. долл. США, как указано в документе A35-WP/20, а сумма из внебюджетных ресурсов – [19,342] млн. долл. США, как показано в добавлении А к настоящему рабочему документу.

### 5.3 Потребности в ресурсах. Добровольные взносы

5.3.1 По состоянию на 31 июля 2004 года [53] из 188 Договаривающихся государств ИКАО внесли взносы в Фонд Плана действий в области обеспечения авиационной безопасности. В общей сложности сумма полученных взносов составляет приблизительно [70]% от общего объема добровольных взносов, которые в письме AS 8/1.5-02/90 Confidential от 27 сентября 2002 года государствам предложено внести на период с 2002 по 2004 годы. Сведения о взносах государств в фонд осуществления Плана действий приведены в добавлении В к настоящему рабочему документу.

5.3.2 Для обеспечения непрерывной реализации запланированных программ в сфере авиационной безопасности, включенных в бюджет по программам, на 2005, 2006, 2007 годы, согласно оценке потребуются внебюджетные ресурсы соответственно в размере [6,25] млн. долл. США, [6,45] млн. долл. США и [6,642] млн. долл. США, общей суммой [19,342] млн. долл. США. Увеличение потребностей в бюджетных ресурсах на 2005–2007 гг. по сравнению с 2002–2004 гг. в основном связано с увеличением расходов по проекту 3. Ожидается, что к концу 2004 года будет проведено в общей сложности 60 проверок и что в дальнейшем темпы проведения проверок составят 40 в год. В связи с увеличением потребностей в бюджетных ресурсах для других проектов, вытекающих из рекомендаций Специализированного совещания FAL/12, был скорректирован объем деятельности в рамках проекта 9, а потребности в рамках проекта 13 остались на уровне 2002–2004 гг. с учетом ожидаемых объемов деятельности в рамках программы проверок в течение следующего трехлетнего периода.

5.3.3 Предполагается, что на конец 2004 года будет получено примерно [4,0] млн. долл. США добровольных взносов, не предназначенных для реализации какой-либо конкретной цели, что обеспечивает возможность использования этих средств для финансирования программы в 2005 году. Фактическую располагаемую сумму можно будет более точно определить в конце 2004 года, когда станут известны потребности на 2004 год. С учетом предполагаемого остатка неиспользованных средств и сметного бюджета, упомянутого в п. 5.3.2 выше, сумма добровольных взносов, необходимая для финансирования этих программ в 2005, 2006 и 2007 годах, оценивается в [4,5] млн. долл. США, [5,1] млн. долл. США и [5,742] млн. долл. США соответственно.

5.3.4 В связи с этим предлагается обратиться к Договаривающимся государствам с просьбой как и в текущем трехлетии вносить на финансирование этих программ добровольные взносы, основанные на утвержденных Ассамблеей для бюджета Регулярной программы шкалах взносов на 2005, 2006, 2007 финансовые годы. Для обеспечения эффективного планирования и реализации этих программ в течение следующего трехлетнего периода необходимо гарантировать стабильное финансирование. Поэтому к Договаривающимся государствам имеется просьба брать предварительные обязательства на три года и своевременно вносить добровольные взносы. Проект резолюции по этому вопросу представлен в добавлении С.

## 6. ДЕЙСТВИЯ АССАМБЛЕИ

6.1 Ассамблее предлагается:

- а) принять к сведению содержащуюся в данном докладе информацию о событиях, имевших место после 33-й сессии Ассамблеи;

- b) поручить Совету и Генеральному секретарю и в дальнейшем уделять первоочередное внимание осуществлению Плана действий в области авиационной безопасности; и
- c) принять представленный в добавлении С проект резолюции о финансовых взносах для реализации Плана действий в области авиационной безопасности.

-----

ДОБАВЛЕНИЕ А

СВЕДЕНИЯ О РАСХОДАХ И РЕСУРСАХ НА ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ В ОБЛАСТИ  
АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХЛЕТНЕГО ПЕРИОДА 2002-2004 ГГ.

ВНЕБЮДЖЕТНЫЕ РЕСУРСЫ, ТРЕБУЕМЫЕ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ  
ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
В ТЕЧЕНИЕ ТРЕХЛЕТНЕГО ПЕРИОДА 2005-2007 ГГ.

№ проекта	Название проекта	Фактические суммы		Бюджет 2004	Всего 2002-2004	Бюджет I 2002-2004 гг.
		2002	2003			
<b>Основная программа II. Аэронавигация</b>						
11	Программы в области аэронавигации	17 926	1 700	125 000	144 626	1 418 000
					<b>144 626</b>	<b>1 418 000</b>
<b>Основная программа III. Воздушный транспорт</b>						
<b>Программа 3.1. Управление, координация и вспомогательное обеспечение</b>						
10	Прочие программы в области воздушного транспорта	0	0	85 000	85 000	383 000
					<b>85 000</b>	<b>383 000</b>
<b>Программа 3.8. Упрощение формальностей</b>						
9	Программа упрощения формальностей	23 867	64 602	118 000	206 469	386 000
					<b>206 469</b>	<b>386 000</b>
<b>Программа 3.9. Авиационная безопасность</b>						
1	Разработка материалов по авиационной безопасности	272 720	231 695	350 000	854 415	1 241 000
2	Подготовка кадров, включая аттест. проверяющ. в области AVSEC	53 244	250 138	470 000	773 382	847 000
4	Проектная документация, помощь и последующие действия	279 471	318 305	1 200 000	1 797 776	2 707 000
5	Семинары и учения по авиационной безопасности	19 879	124 077	280 000	423 956	698 000
6	Учебные центры по авиационной безопасности (УЦАБ)	0	21 252	200 000	221 252	1 193 000
8	Прочие потребности в рамках программы AVSEC	41 951	77 020	150 000	268 971	1 126 000
					<b>4 339 752</b>	<b>7 812 000</b>
7	Региональные штаты сотрудн. по авиацион. безопасн. (ASRO)	0	27 547	1 200 000	1 227 547	1 929 000
					<b>1 227 547</b>	<b>1 929 000</b>
<b>Программа 3.10. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)</b>						
3	Универс. прогр. проверок в сфере обеспеч. авиац. Безопасности	337 565	1 226 523	2 744 000	4 308 088	4 169 000
					<b>4 308 088</b>	<b>4 169 000</b>
<b>Основная программа IV. Юридические вопросы</b>						
12	Юридические программы	0	15 061	5 000	20 061	249 000
					<b>20 061</b>	<b>249 000</b>
<b>Административное обеспечение</b>						
13	Административное и финансовое обеспечение	2 003	156 321	193 000	351 324	770 000
					<b>351 324</b>	<b>770 000</b>
<b>Общая сумма расходов</b>		<b>1 048 626</b>	<b>2 514 241</b>	<b>7 120 000</b>	<b>10 682 867</b>	<b>17 116 000</b>
Общая сумма поступивших взносов и переносов из других фондов*		4 060 594	5 354 941	3 701 104	13 116 639	**
Перенос из других фондов AVSEC			56 521		56 521	
Проценты и другие коррективы		34 764	106 155	83 000	223 919	
<b>Общая сумма ресурсов</b>		<b>4 095 358</b>	<b>5 517 617</b>	<b>3 784 104</b>	<b>13 397 079</b>	
<b>Располагаемые средства на начало года</b>		<b>1 358 997</b>	<b>4 405 729</b>	<b>7 409 105</b>	<b>1 358 997</b>	
<b>Остаток(дефицит) средств на конец года</b>		<b>4 405 729</b>	<b>7 409 105</b>	<b>4 073 209</b>	<b>4 073 209</b>	**

Программа	Бюджет II 2005-2007 гг.
<b>Основная программа II. Аэронавигация</b>	
Персонал (1,5 P)	624 000
Командировки	62 000
Оборудование	15 000
	<b>701 000</b>
<b>Основная программа III. Воздушный транспорт</b>	
<b>Программа 3.1. Управление, координация и обеспечение</b>	
ФИН, переводы, прочее по линии АДУ	770 000
	<b>770 000</b>
<b>Программа 3.8. Упрощение формальностей</b>	
Персонал (2 P и 1 GS)	800 000
	<b>800 000</b>
<b>Программа 3.9. Авиационная безопасность (примечание 3)</b>	
Персонал в Штаб-квартире (8 P и 3 GS)	3 415 000
Подготовка (примечание 4)	1 200 000
Помощь (примечание 5)	1 500 000
Оборудование	150 000
	<b>6 265 000</b>
ASRO (4 P и командировки) (примечание 6)	2 043 000
	<b>2 043 000</b>
<b>Программа 3.10. Универс. прогр. проверок в сфере обеспеч. авиац. безопасн. (УППАБ)</b>	
Персонал (10 P и 6 GS)	4 844 000
Командировки по проверке (примечание 7)	3 453 000
Оборудование	41 000
	<b>8 338 000</b>
<b>Основная программа IV. Юридические вопросы</b>	
Персонал (0,75 P и 1 GS)	425 000
	<b>425 000</b>
<b>Административное обеспечение</b>	
ФИН, переводы, прочее по линии АДУ (примечание 8)	0
	<b>0</b>
<b>Общая сумма бюджета</b>	<b>19 342 000</b>

- (1) Изначальный бюджет на 2002-2004 гг. (конференция на уровне министров и C-WP/11799).
- (2) Предлагаемый бюджет на 2005-2007 гг.
- (3) Выделение средств на реализацию проектов в рамках программы 3.9 будет зависеть от приоритетов, определенных по результатам проверок.
- (4) Учебная программа (разработка/обновление) и 25-30 курсов/практикумов/семинаров (AVSEC и УППАБ).
- (5) 20 командировок с целью оказания помощи, 1 региональный семинар и 5 учений в год.
- (6) См. C-DEC 167/2.
- (7) 40 командировок по проверке в год.
- (8) Теперь указано в рамках программы 3.1.

Персонал: P - сотрудник категории специалистов, занятый полный рабочий день.  
GS - сотрудник категории общего обслуживания, занятый полный рабочий день.

\* Добровольные взносы государств, излишек наличности и средства, перенесенные из Регулярной программы согласно резолюции A33-23

\*\* По состоянию на 31 июля 2004 г.

----

## ДОБАВЛЕНИЕ В

**ВЗНОСЫ НА РЕАЛИЗАЦИЮ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ ИКАО  
В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
ПО СОСТОЯНИЮ НА 31 ИЮЛЯ 2004 ГОДА  
(в долларах США)**

Договаривающиеся государства	Общая сумма предлагаемого взноса	Общая сумма фактического взноса в 2002-2004 гг.	% предлагаемого взноса	% общей суммы фактического взноса
1 Австралия	252 362	255 000	101%	2,35%
2 Австрия	116 931	30 307	26%	0,28%
3 Азербайджан	9 250	10 000	108%	0,09%
4 Бахрейн	9 250	10 000	108%	0,09%
5 Бельгия	143 532	117 070	82%	1,08%
6 Болгария	9 250	2 362	26%	0,02%
7 Вануату	9 250	9 533	103%	0,09%
8 Венгрия	18 499	14 000	76%	0,13%
9 Гаити	9 250	8 700	94%	0,08%
10 Гана	9 250	9 250	100%	0,09%
11 Германия	1 175 578	488 674	42%	4,51%
12 Греция	20 000	67 174	30%	0,18%
13 Дания	86 099	86 099	100%	0,79%
14 Ирландия	43 165	11 021	26%	0,10%
15 Исландия	9 250	9 250	100%	0,09%
16 Италия	574 489	570 000	99%	5,26%
17 Канада	348 728	298 893	86%	2,76%
18 Катар	9 250	20 000	216%	0,18%
19 Кипр	9 250	5 506	60%	0,05%
20 Куба	9 250	6 954	75%	0,06%
21 Латвия	9 250	9 250	100%	0,09%
22 Ливан	9 250	9 250	100%	0,09%
23 Люксембург	30 573	15 597	51%	0,14%
24 Маврикий	9 250	9 250	100%	0,09%
25 Малайзия	83 246	49 550	60%	0,46%
26 Мальдивы	9 250	6 888	74%	0,06%
27 Мальта	9 250	3 144	34%	0,03%
28 Мексика	142 351	53 332	37%	0,49%
29 Монако	9 250	2 362	26%	0,02%
30 Нидерландов, Королевство	299 003	414 883	139%	3,83%
31 Новая Зеландия	55 891	40 000	72%	0,37%
32 Норвегия	77 474	32 164	42%	0,30%
33 Объединенная Республика Танзания	9 250	2 362	26%	0,02%
34 Перу	14 268	8 652	61%	0,08%
35 Португалия	62 058	16 138	26%	0,15%
36 Республика Корея	340 346	253 000	74%	2,34%
37 Саудовская Аравия	95 349	25 000	26%	0,23%
38 Сингапур	174 692	56 555	32%	0,52%
39 Соединенное Королевство	818 618	712 837	87%	6,58%
40 Соединенные Штаты Америки	3 854 000	3 660 745	95%	33,79%
41 Таиланд	88 789	59 160	67%	0,55%
42 Того	9 250	9 250	100%	0,09%
43 Турция	68 224	17 712	26%	0,16%
44 Уганда	9 250	2 362	26%	0,02%
45 Фиджи	9 250	10 000	108%	0,09%
46 Финляндия	66 682	66 682	100%	0,62%
47 Франция	820 160	1 300 800	159%	12,01%
48 Чешская Республика	25 059	16 968	68%	0,16%
49 Чили	216 360	82 968	38%	0,77%
50 Швейцария	189 780	175 380	92%	1,62%
51 Швеция	118 473	118 473	100%	1,09%
52 Эстония	9 250	2 362	26%	0,02%
53 Япония	2 213 661	1 606 640	73%	14,83%
<b>Общая сумма взносов</b>		<b>10 832 336</b>		<b>100,00%</b>
		<b>70,27%</b>		
<b>Общая сумма взноса в % к предлаг. сумме (15 416 000 долл. США)</b>		459 113		
<b>Излишек наличности от государств</b>		770 000		
<b>Средства, перенесенные из Регулярн. программы (рез. А33-23)</b>		1 055 190		
<b>Средства, перенесенные из системы стимулирования погашения длительной задолженности (рез. А34-1)</b>		13 116 639		
<b>Общая сумма ресурсов</b>				

-----

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### ПРОЕКТ РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ О ФИНАНСОВЫХ ВЗНОСАХ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ПЛАНА ДЕЙСТВИЙ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

#### Резолюция 14/

*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 [11] млн. долл. США;



2. *одобряет* ориентировочные финансовые потребности во внебюджетных ресурсах для осуществления Плана действий в области авиационной безопасности, общая сумма которых составляет [19,342] 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; и
5. *настоятельно рекомендует* Совету обеспечить долгосрочную стабильность Плана действий в области авиационной безопасности посредством постепенного включения соответствующих финансовых потребностей в бюджет Регулярной программы и соответственно *просит* Генерального секретаря внести конкретные предложения в этой связи при подготовке проекта бюджета по программам на 2008–2010 годы.

– КОНЕЦ –