

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ВЫПУСК  
СЕНТЯБРЬ • 2007

# РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ



АССАМБЛЕЯ – 36-Я СЕССИЯ

Монреаль, 18–28 сентября 2007 года

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ



## РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ НА 36-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

### ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ВЫПУСК

#### ОГЛАВЛЕНИЕ

<b>Резолюция</b>		<i>Страница</i>
A36-1	Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке .....	1
A36-2	Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов .....	2
A36-3	Программа поддержки внедрения и развития (ПВР): безопасность полетов .....	5
A36-4	Применение механизма непрерывного контроля мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) после 2010 года .....	7
A36-5	Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) .....	8
A36-6	Признание государствами сертификатов авиаэксплуатанта иностранных эксплуатантов и наблюдение за их деятельностью .....	10
A36-7	Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности и эффективности полетов .....	12
A36-8	Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям или инцидентам .....	15
A36-9	Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации .....	16
A36-10	Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации .....	18
A36-11	Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи .....	19
A36-12	Замена галонов .....	21
A36-13	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации .....	23
A36-14	Использование кроссполярных маршрутов .....	50

A36-15	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта .....	51
A36-16	Резолюции Ассамблеи, утратившие силу .....	70
A36-17	Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества .....	72
A36-18	Финансовые взносы для осуществления Плана действий в области авиационной безопасности.....	79
A36-19	Угроза гражданской авиации, создаваемая переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК) .....	80
A36-20	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства .....	82
A36-21	Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов.....	94
A36-22	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды .....	95
A36-23	Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках .....	121
A36-24	Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы.....	123
A36-25	Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра.....	124
A36-26	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области .....	126
A36-27	Гендерное равенство.....	133
A36-28	Ограничение сроков пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета.....	135
A36-29	Бюджеты на 2008, 2009 и 2010 годы .....	136
A36-30	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции .....	138
A36-31	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств (принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов).....	138
A36-32	Взносы в Общий фонд за 2008, 2009 и 2010 годы .....	140

A36-33	Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения.....	145
A36-34	Фонд оборотных средств.....	148
A36-35	Изменение Финансовых положений .....	150
A36-36	Утверждение счетов Организации за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним.....	151
A36-37	Утверждение счетов по деятельности в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по финансовым отчетам Организации, охватывающих также счета Программы развития Организации Объединенных Наций .....	152
A36-38	Назначение внешнего ревизора .....	153
A36-39	Исследование по вопросу распределения расходов между Фондом расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) и бюджетом Регулярной программы .....	154



## РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ НА 36-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

### ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ВЫПУСК

#### **Резолюция А36-1. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* важность активизации при лидирующей роли ИКАО согласованных усилий по сокращению в регионе Африки и Индийского океана (AFI) числа серьезных недостатков, отрицательно сказывающихся на функционировании и дальнейшем развитии международной гражданской авиации,

*принимая во внимание,* что Совет ИКАО уже предпринял шаги по решению проблем безопасности полетов, разработав Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI),

*признавая,* что многие Договаривающиеся государства в регионе AFI могут не иметь технических или финансовых ресурсов для выполнения требований Чикагской конвенции и Приложений к ней и поэтому полагаются на экспертное содействие и помощь ИКАО и других сторон,

*признавая* необходимость координации под эгидой ИКАО деятельности всех сторон, оказывающих помощь государствам в регионе AFI,

*признавая,* что ИКАО могут требоваться дополнительные ресурсы для успешного выполнения ее координирующей роли,

*учитывая* готовность международного сообщества в кратчайшие сроки наполнить План AFI конкретным и значимым содержанием,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства региона AFI взять обязательства по реализации целей и задач Плана AFI и обеспечению на постоянной основе транспарентности в отношении достигнутого прогресса;

2. *призывает* Договаривающиеся государства региона AFI активизировать сотрудничество в рамках региона в целях оптимизации использования имеющихся ресурсов путем осуществления региональных и субрегиональных проектов во всех секторах гражданской авиации, предоставляя наивысший приоритет вопросам контроля за обеспечением безопасности полетов;

3. *порукает* Совету уведомлять государства, отрасль и доноров о приоритетных проектах, сформулированных по итогам анализа разрывов, проводимого в соответствии с Глобальным планом обеспечения безопасности полетов (ГПБП);

4. *призывает* все Договаривающиеся государства, отрасль и доноров осуществлять приоритетные проекты по итогам анализа разрывов, выполненного в соответствии с ГПБП и другими принципами, зафиксированными в Плане AFI;

5. *порукает* Совету создать механизм приема добровольных взносов от сторон, желающих внести вклад в действия ИКАО по координации Плана или по осуществлению мероприятий в рамках Плана AFI;

6. *порукает* Совету координировать поступление взносов на осуществление Плана AFI;

7. *порукает* Совету обеспечить усиление лидирующей роли ИКАО в координации деятельности, инициатив и стратегии осуществления проектов, конкретно нацеленных на реализацию целей и задач Плана, в целях обеспечения последовательного повышения безопасности полетов в регионе AFI и выделение ресурсов соответствующим региональным бюро;

8. *порукает* Совету осуществлять План AFI в соответствии с принципами и практикой управления программами и бизнес-плана;

9. *порукает* Совету контролировать и оценивать положение с осуществлением проектов в регионе AFI в течение трехлетнего периода и доложить на следующей сессии Ассамблеи о достигнутом прогрессе;

10. *порукает* Совету обеспечить постоянное развитие новых рабочих отношений, объединяющих возможности управлений в Штаб-квартире с ресурсами региональных бюро, Договаривающихся государств и представителей отрасли.

#### **Резолюция А36-2. Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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



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

*принимая во внимание*, что Конференция DGCA/06 рекомендовала открыть общественности доступ к соответствующей информации о проверках в сфере организации контроля за обеспечением безопасности полетов и разработать дополнительный механизм оперативного устранения серьезных недостатков в области безопасности полетов, выявленных в рамках УППКБП,

*принимая во внимание*, что ИКАО может осуществлять координацию и содействовать предоставлению помощи нуждающимся в ней государствам для целей устранения недостатков, выявленных в рамках УППКБП ИКАО,

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

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

*признавая*, что создание региональных и субрегиональных систем по контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по надзору за безопасностью полетов, несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет эффекта экономии на масштабе и более высокого уровня гармонизации,

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

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

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

*признавая*, что точное знание идентификационных данных о государстве регистрации и государстве эксплуатанта иностранного воздушного судна, выполняющего полеты в государстве, является крайне необходимой информацией для осуществления контроля таких полетов,

1. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам делиться с другими Договаривающимися государствами критической с точки зрения безопасности полетов информацией, которая может оказывать влияние на безопасность международной аэронавигации, и содействовать их доступу ко всей соответствующей информации по безопасности полетов;

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

3. *напоминает* Договаривающимся государствам о необходимости ведения наблюдения за всеми полетами воздушных судов, включая иностранные воздушные суда в пределах их территории и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия для поддержания надлежащего уровня безопасности полетов;

4. *напоминает* Договаривающимся государствам о необходимости направлять ИКАО соответствующие данные о регистрации воздушных судов, согласно статье 21 Чикагской конвенции и в соответствии с установленными ИКАО правилами, регулирующими систему совместного использования такой информации;

5. *просит* Генерального секретаря продолжать содействовать координации действий и сотрудничеству между УППКБП и программами проверок других организаций, связанных с обеспечением безопасности полетов;

6. *порукает* Совету применять и при необходимости пересматривать процедуры информирования Договаривающихся государств в рамках статьи 54 j) Чикагской конвенции о наличии в каком-либо государстве значительных недостатков в соблюдении SARPS ИКАО, касающихся безопасности полетов, с тем чтобы другие Договаривающиеся государства могли своевременно предпринимать адекватные действия;

7. *порукает* Совету содействовать реализации концепции создания региональных и субрегиональных систем по контролю за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по надзору за безопасностью полетов;

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

9. *призывает* государства содействовать созданию региональных или субрегиональных объединений для участия в разработке решений общих проблем с целью создания государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и участвовать в укреплении и развитии региональных систем контроля за обеспечением безопасности полетов, включая региональные организации по надзору за безопасностью полетов, или оказывать им ощутимую поддержку;

10. *призывает* Договаривающиеся государства рассматривать безопасность полетов как один из важнейших элементов национальных, социальных и экономических приоритетов, планов и действий;

11. *предлагает* Договаривающимся государствам воспользоваться услугами ИКАО для устранения недостатков в сфере безопасности полетов;

12. *предлагает* Договаривающимся государствам, испытывающим трудности с финансированием мер, необходимых для устранения недостатков в сфере обеспечения безопасности полетов, использовать возможности финансирования, предоставляемые финансовыми учреждениями, включая банки развития и других доноров;

13. *просит* Совет подготавливать совместно с банками развития и другими донорами ежегодный доклад о глобальных недостатках авиационной инфраструктуры и механизмов контроля и, в частности, указывать в нем, какие недостатки необходимо устранить в первую очередь в целях оказания донорам помощи в выявлении возможностей улучшения положения дел и распределения поддержки со стороны Договаривающихся государств;

14. *просит* Генерального секретаря продолжать изучать методы, позволяющие осуществлять определение мер на национальном и региональном уровнях в целях оказания государствам содействия в усовершенствовании возможностей и процедур контроля за обеспечением безопасности полетов в условиях ОрВД;

15. *просит* Совет дать указание Генеральному секретарю поставить задачу по разработке рекомендаций в отношении оптимального уровня укомплектования полномочного органа гражданской авиации персоналом, который необходим для выполнения функций, связанных с обеспечением безопасности;

16. *порукает* Совету укреплять программу поддержки внедрения и развития (ПВР) для обеспечения ее постоянной эффективности;

17. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А35-7.

**Резолюция А36-3. Программа поддержки внедрения и развития (ПВР): безопасность полетов**

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание*, что безопасность полетов международной гражданской авиации также зависит от активного сотрудничества всех заинтересованных сторон,

*принимая во внимание*, что реализация Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) требует укрепления совместных усилий, предпринимаемых ИКАО, Договаривающимися государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами,

*принимая во внимание*, что ИКАО играет ведущую роль в оказании содействия внедрению SARPS и устранению связанных с обеспечением безопасности полетов недостатков,

*признавая*, что Ассамблея на своей 35-й сессии приняла резолюцию А35-7 "Единая стратегия устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов",

*признавая*, что Генеральный секретарь предпринял меры по разработке программы единой стратегии ИКАО,

1. *порукает* Совету продолжать реализацию программы поддержки внедрения и развития (ПВР) на основе:

- a) транспарентности и обмена критически важной с точки зрения безопасности полетов информации;
- b) содействия созданию региональных систем контроля за обеспечением безопасности полетов и оказанию помощи государствам;
- c) анализа и обмена информацией о безопасности полетов; и
- d) партнерских отношений с Договаривающимися государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами, направленных на координацию и упрощение процесса предоставления нуждающимся государствам финансовой и технической помощи в устранении недостатков, выявленных в рамках УППКБП ИКАО;

2. *порукает* Совету укрепить программу поддержки внедрения и развития (ПВР) посредством определения и перераспределения адекватных ресурсов в рамках Организации и разработать четко определенные цели;

3. *порукает* Совету продолжать поощрять государства, которые способны оказывать поддержку программе ПВР путем прикомандирования своих специалистов и предоставления других ресурсов, чтобы обеспечить ее успешное осуществление;

4. *порукает* Совету оказать поддержку совершенствованию базы данных для обмена информацией по безопасности полетов (ОИБП) в целях оказания, при необходимости, содействия обмену критически важной с точки зрения безопасности полетов информацией между Договаривающимися государствами, отраслью и другими заинтересованными сторонами;

5. *порукает* Совету продолжить анализ соответствующей критически важной с точки зрения безопасности полетов информации для определения эффективных средств оказания помощи нуждающимся государствам, а также мер, подлежащих принятию в отношении тех государств, которые не устранили недостатки в сфере обеспечения безопасности полетов;

6. *просит* Совет представить доклад следующей очередной сессии Ассамблеи о реализации этой программы в целом.

**Резолюция А36-4. Применение механизма непрерывного контроля мониторинга в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) после 2010 года**

*Ассамблея,*

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

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

*напоминая,* что 32-я 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 резолюциях А32-11 и А35-6,

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

*напоминая* о том, что 35-я сессия Ассамблеи признала, что создание региональных и субрегиональных организаций по контролю за обеспечением безопасности полетов несет в себе значительный потенциал для оказания помощи государствам в выполнении своих обязательств, предусмотренных Чикагской конвенцией, за счет экономии на масштабе и более высокого уровня единообразия,

*признавая* необходимость рассмотреть будущий характер и направленность УППКБП после завершения текущего цикла проверок в 2010 году,

1. *выражает* свою признательность Генеральному секретарю за постоянные успехи в реализации всеобъемлющего системного подхода к выполнению УППКБП;

2. *порукает* Совету внести соответствующие изменения в УППКБП с целью включения анализа факторов риска для безопасности полетов, включая соответствующий инструктивный материал, и их применения на универсальной основе после завершения текущего цикла проверок в 2010 году с целью оценки на постоянной основе соблюдения государствами их обязательств по контролю за обеспечением безопасности полетов и надлежащим образом скорректировать планы и масштабы проверок;

3. *порукает* Совету изучить наряду с другими возможными вариантами целесообразность принятия нового подхода, основанного на концепции непрерывного мониторинга, внедряемой в конце текущего цикла проверок в 2010 году. При этом Совет по-прежнему рассматривает в качестве основных элементов ключевые положения по безопасности полетов, содержащиеся в Приложении 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложении 6 "Эксплуатация

воздушных судов", Приложении 8 "Летная годность воздушных судов", Приложении 11 "Обслуживание воздушного движения", Приложении 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" и Приложении 14 "Аэродромы";

4. поручает Совету представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад об общем плане внедрения этого нового подхода к проверкам, которые начинаются после 2010 года.

#### **Резолюция А36-5. Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)**

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание,* что согласно резолюции 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 потребуется определенная помощь для выполнения ими своих обязанностей по организации контроля за обеспечением безопасности полетов,

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

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

*учитывая*, что помощь, оказываемая ММФБП, вносит существенный вклад в достижение целей, заключающихся в повышении безопасности полетов авиации через посредство осуществления необходимых корректирующих мер, намеченных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП),

*принимая во внимание*, что ММФБП продолжает предоставлять финансирование под руководством Совета для выполнения проектов, связанных с обеспечением безопасности полетов, и что Совет продолжает получать ежегодные отчеты Руководящего органа ММФБП о выполнении проектов ММФБП,

1. *выражает признательность* Договаривающимся государствам и международным организациям за сделанные взносы и принятые обязательства по линии ММФБП и настоятельно призывает государства и международные организации (частные и государственные), чья деятельность связана с международной авиацией, авиакомпаниями, аэропортами, поставщиками аэронавигационного обслуживания, изготовителями планеров, двигателей и бортового авиационного оборудования, другим организациям аэрокосмической отрасли и субъектам гражданского общества делать добровольные финансовые взносы или взносы в натуральном выражении в ММФБП;

2. *предлагает* Договаривающимся государствам, испытывающим трудности с финансированием мер, необходимых для устранения недостатков в области безопасности полетов, выявленных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), составляющей элемент Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), воспользоваться помощью, которую может оказать ММФБП в финансировании таких мер путем непосредственного выделения средств или как посредник и катализатор в изыскании других источников финансирования в целях обеспечения глобального соблюдения требуемых стандартов безопасности полетов;

3. *отмечает* стабильный прогресс, достигнутый ММФБП после его учреждения, и предоставляемые полезные услуги по осуществлению связанных с безопасностью полетов проектов;

4. *отмечает* различные трудности, с которыми сталкивается ММФБП в своей работе, включая значительные административные расходы;

5. *просит*, чтобы Совет поддержал планомерное функционирование ММФБП посредством неослабного контроля за финансированием проектов, связанных с обеспечением безопасности полетов, и продолжать работу над популяризацией и расширением ММФБП при одновременном сокращении расходов до минимума;

6. *просит*, чтобы Совет делал все возможное для привлечения в ММФБП взносов государств и других участников;

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

8. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А35-8.

**Резолюция А36-6. Признание государствами сертификатов авиаэксплуатанта иностранных эксплуатантов и наблюдение за их деятельностью**

*Ассамблея*

*принимая во внимание*, что Конвенция и Приложения к ней обеспечивают Договаривающимся государствам юридические и эксплуатационные рамки для создания системы обеспечения безопасности полетов гражданской авиации на основе взаимного доверия и признания, требуя, чтобы все Договаривающиеся государства выполняли свои обязательства по реализации в практически возможном объеме Стандартов и Рекомендуемой практики и по осуществлению надлежащего надзора за безопасностью полетов,

*принимая во внимание*, что согласно статье 37 Конвенции каждому Договаривающемуся государству необходимо сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и практики по всем вопросам, в которых такое единообразие будет способствовать аэронавигации и совершенствовать ее,

*напоминая* о том, что вопрос признания действительными сертификатов других Договаривающихся государств регулируется статьей 33 Конвенции и применимыми Стандартами,

*напоминая*, что окончательная ответственность за надзор в сфере безопасности полетов ложится на Договаривающиеся государства, которые должны постоянно пересматривать свои соответствующие возможности по надзору в сфере безопасности полетов,

*принимая во внимание*, что главная цель Организации по-прежнему заключается в обеспечении безопасности полетов в международной гражданской авиации во всем мире,

*напоминая* о резолюции А35-7 Ассамблеи, которая, в частности, настоятельно рекомендует Договаривающимся государствам делиться критической с точки зрения безопасности полетов информацией и напоминает им о необходимости ведения наблюдения за всеми полетами воздушных судов,

*напоминая* о Конференции генеральных директоров гражданской авиации по Глобальной стратегии в сфере безопасности полетов 2006 года, которая призвала государства исходить, при признании действительными удостоверений и свидетельств других государств, исключительно из соображений безопасности полетов, а не из стремления получить экономические преимущества, и рекомендовала, в частности, чтобы:

- a) ИКАО разработала необходимые принципы и процедуры для оказания государствам помощи в обеспечении максимальной практически достижимой степени единообразия в признании действительности удостоверений и свидетельств и в осуществлении наблюдения за полетами иностранных воздушных судов над их территорией;
- b) государства устанавливали, в соответствии с Конвенцией и на недискриминационной основе, правила, регулирующие доступ иностранных авиаэксплуатантов на их территорию;
- c) государства включали в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью о безопасности полетов, основанную на типовой статье о безопасности полетов, разработанной ИКАО;



*принимая во внимание*, что Конвенция устанавливает для соблюдения правительствами основные принципы для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения развивались упорядоченным и гармоничным образом, в связи с чем одной из целей ИКАО является поддержка принципов и мер, направленных на то, чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично при взаимном уважении прав государств и с учетом общих интересов,

*признавая*, что несогласованность эксплуатационных требований и мер регулирования допуска авиаэксплуатантов из других государств может отрицательно сказываться на безопасности, эффективности и регулярности их полетов,

*признавая*, что несогласованная разработка национальной политики и программ в области наблюдения за эксплуатантами других государств может принижать роль международной гражданской авиации в социально-экономическом развитии,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам о необходимости осуществлять надзор за своими эксплуатантами в сфере безопасности полетов в полном соответствии с действующими SARPS, убеждаться в том, что иностранные эксплуатанты, выполняющие полеты над их территорией, находятся под надлежащим надзором со стороны их собственных государств и принимать соответствующие меры, когда это необходимо, для поддержания уровня безопасности;

2. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства ввести требования и правила в отношении выдачи разрешения и наблюдения за полетами эксплуатанта, сертифицированного другим Договаривающимся государством, и при необходимости принимать надлежащие меры для поддержания безопасности полетов;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства вставлять в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью о безопасности полетов, принимая во внимание типовую статью, прилагаемую к резолюции, принятой Советом 13 июня 2001 года;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства признавать действительным сертификат авиаэксплуатанта (САЭ), выданный другим Договаривающимся государством, для целей полета над их территорией, включая посадки и взлеты, при условии, что требования, согласно которым этот сертификат был выдан, соответствуют минимальным применимым Стандартам, указанным в разделе II частей I и III Приложения 6;

5. *настоятельно призывает* Генерального секретаря продолжать разработку необходимых руководящих принципов и процедур для верификации условий признания действительными сертификатов и свидетельств в соответствии со статьей 33 Конвенции и применимыми Стандартами;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства устанавливать эксплуатационные правила, регулирующие допуск иностранных авиаэксплуатантов на их территорию, в соответствии с Конвенцией и на недискриминационной основе и в соответствии со Стандартами, руководящими принципами и процедурами ИКАО, уделяя при этом должное внимание необходимости сведения к минимуму затрат и нагрузки на Договаривающиеся государства и эксплуатантов;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения конкретных эксплуатационных требований и мер, регулирующих допуск

эксплуатантов из других Договаривающихся государств, которые сказывались бы отрицательным образом на упорядоченном развитии международной гражданской авиации.

**Резолюция А36-7. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности и эффективности полетов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что ИКАО стремится достичь цели безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации за счет сотрудничества с Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами,

*принимая во внимание,* что для реализации этой цели Организация определила стратегические цели в таких областях, как безопасность полетов и эффективность,

*признавая* важность глобальных рамок для поддержки стратегических целей ИКАО,

*признавая* важность основанных на глобальных рамках региональных и национальных планов и инициатив, обеспечивающих эффективную реализацию,

*признавая,* что дальнейший прогресс в области повышения безопасности и эффективности полетов гражданской авиации в глобальном масштабе наилучшим образом достигается за счет использования кооперативного, совместного и скоординированного подхода в рамках сотрудничества со всеми заинтересованными сторонами под руководством ИКАО,

1. *постановляет,* чтобы ИКАО осуществляла и постоянно обновляла Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и Глобальный аэронавигационный план (ГАНП) в целях поддержки соответствующих стратегических целей Организации;

2. *постановляет,* что эти глобальные планы осуществляются и обновляются в тесном сотрудничестве и координации со всеми заинтересованными сторонами;

3. *постановляет,* что эти глобальные планы обеспечивают основу, на которой будут разрабатываться и реализоваться региональные, субрегиональные и национальные планы внедрения, тем самым обеспечивая гармонизацию и координацию деятельности, направленной на повышение безопасности полетов и эффективности международной гражданской авиации;

4. *призывает* государства и *предлагает* другим заинтересованным сторонам сотрудничать в деле разработки и реализации региональных, субрегиональных и национальных планов, основанных на основных принципах глобальных планов;

5. *порукает* Совету представлять доклад о реализации и эволюции глобальных планов на будущих очередных сессиях Ассамблеи;

6. *порукает* Генеральному секретарю разместить глобальные планы на общедоступном веб-сайте ИКАО;

7. *заявляет,* что данная резолюция Ассамблеи заменяет резолюцию А33-16 Ассамблеи, касающуюся Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Глобальный план обеспечения безопасности полетов

*Ассамблея,*

*вновь подтверждая,* что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении безопасности полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

*признавая,* что обеспечение безопасности полетов является совместной обязанностью ИКАО, Договаривающихся государств и других заинтересованных сторон,

*признавая,* что в рамках партнерства с отраслевыми организациями, такими как Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST), Европейская стратегическая инициатива в области безопасности полетов (ESSI), Панамериканская группа по безопасности полетов авиации (PAAST) и Группа по повышению безопасности полетов африканских стран и островов Индийского океана (ASET), могут быть получены выгоды в области безопасности полетов,

*признавая,* что имеется необходимость в постоянном развитии основных принципов обеспечения безопасности полетов в целях поддержания их эффективности и действенности в изменяющихся нормативных, экономических и технических условиях,

*отмечая,* что предполагаемое увеличение объема перевозок международной гражданской авиации приведет к увеличению количества авиационных происшествий, если не будет уменьшена частота авиационных происшествий,

*осознавая* необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту,

*признавая,* что активный подход, в рамках которого осуществляется деятельность по определению и управлению рисками безопасности полетов, играет исключительно важную роль в обеспечении дальнейшего повышения безопасности полетов авиации,

*отмечая с удовлетворением,* что основные партнеры по отрасли, выступающие в качестве Отраслевой группы по стратегии в области безопасности полетов (ISSG), совместно с ИКАО разработали глобальную "дорожную карту" обеспечения безопасности полетов, ставшую основой Глобального плана обеспечения безопасности полетов,

*отмечая* намерение постоянно использовать Глобальный план обеспечения безопасности полетов в качестве средства повышения безопасности полетов за счет концентрации усилий на тех областях, в которых они больше всего необходимы,

*отмечая,* что ИКАО разработала единую стратегию устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов;

*отмечая,* что 18 июля 2007 года Совет принял измененный Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП),

1. *подчеркивает* необходимость снижения количества и частоты авиационных происшествий с человеческими жертвами при выполнении воздушных перевозок во всех регионах

мира и, в частности, в регионах, где эта частота значительно превышает средний мировой показатель;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и отрасли применять принципы и цели ГПБП и глобальной "дорожной карты" обеспечения безопасности полетов и внедрять их методики в сотрудничестве со всеми заинтересованными сторонами в целях снижения количества и частоты авиационных происшествий;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам проявлять политическую волю в целях предпринятия мер по устранению недостатков, включая недостатки, выявленные в ходе проверок в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), применяя при этом методику ГПБП и процесс регионального планирования ИКАО;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам усиливать глобальные рамки обеспечения безопасности полетов посредством:

- a) обмена соответствующей информацией о безопасности полетов между государствами, всеми другими авиационными заинтересованными органами и общественностью;
- b) ускоренного внедрения систем управления безопасностью полетов в рамках авиационной отрасли в дополнение к существующим нормативным рамкам;
- c) содействия реализации справедливой практики за счет создания условий, в которых поощряется и стимулируется представление донесений и обмен информацией и в которых в случае получения информации о недостатках корректирующие действия предпринимаются своевременно;
- d) представления данных об авиационных происшествиях и инцидентах в соответствии с требованиями ИКАО;

5. *настоятельно рекомендует* государствам осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) и убеждаться в том, что за деятельностью иностранных эксплуатантов, выполняющих полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны их государств, и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности полетов;

6. *настоятельно рекомендует* государствам разрабатывать рациональные решения в области обеспечения безопасности полетов в целях полномасштабной реализации их функций по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов. Это может быть достигнуто за счет распределения ресурсов, использования внутренних и/или внешних ресурсов, таких как региональные и субрегиональные организации по осуществлению контроля за обеспечением безопасности полетов, и привлечения специалистов из других государств;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, отрасли и финансовым организациям оказывать необходимую поддержку согласованной реализации Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО, избегая при этом дублирования работ.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Глобальный аэронавигационный план

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что повышение эффективности деятельности авиации является ключевым элементом стратегических целей ИКАО,

*приняв* резолюцию А35-15, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД) и систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/АТМ),

*отмечая,* что 30 ноября 2006 года Совет принял новую версию Глобального аэронавигационного плана (ГАНП),

1. *призывает* государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и авиационную отрасль использовать предусмотренные в ГАНП рекомендации в рамках деятельности по планированию и осуществлению проектов;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, отрасли и финансовым организациям оказывать необходимую поддержку согласованному внедрению ГАНП, избегая при этом дублирования работ;

3. *порукает* Совету в тесном сотрудничестве с государствами и другими заинтересованными органами обеспечить постоянное обновление ГАНП с учетом дальнейшего развития событий в эксплуатационной и технической областях;

4. *настоятельно рекомендует* Совету содействовать разработке региональных, субрегиональных и национальных планов на основе ГАНП и осуществлять контроль за их внедрением.

### **Резолюция А36-8. Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям или инцидентам**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что основная задача Организации по-прежнему заключается в том, чтобы обеспечивать безопасность полетов международной гражданской авиации на всемирной основе,

*принимая во внимание,* что очень важно учитывать тот факт, что цель расследований авиационных происшествий и инцидентов не заключается в установлении доли вины или ответственности,

*признавая,* что очень важно добиваться, чтобы вся необходимая информация предоставлялась лицам, расследующим авиационное происшествие, с целью способствовать установлению причин авиационных происшествий и инцидентов, чтобы можно было принять все необходимые меры по их предотвращению,

*признавая*, что предотвращение авиационных происшествий является очень важным фактором в обеспечении дальнейшего доверия к воздушному транспорту,

*признавая*, что и в дальнейшем общественность будет пристально следить за действиями государств по расследованию происшествий, включая требование о доступе к записям и данным, имеющим отношение к авиационному происшествию или инциденту,

*признавая*, что защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, от ненадлежащего использования является важным фактором получения в дальнейшем всей необходимой информации лицами, которые будут заниматься в будущем расследованием авиационных происшествий,

*признавая*, что принятых до настоящего времени мер по обеспечению защиты некоторых записей, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, вероятно, недостаточно, и *отмечая* опубликование ИКАО правовых принципов для оказания государствам помощи в этой связи,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам в соответствии с п. 5.12 Приложения 13 изучить и, по мере необходимости, внести корректировки в свои законодательства, правила и политику в целях обеспечения защиты некоторых записей, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, чтобы, по возможности, устранить препятствия при расследованиях авиационных происшествий и инцидентов, учитывая при этом опубликованные ИКАО правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, изложенные в дополнении Е к Приложению 13;

2. *порукает* Совету представить доклад о ходе решения этого вопроса на следующей очередной сессии Ассамблеи;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-17.

**Резолюция А36-9. Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях повышения безопасности полетов в авиации**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*принимая во внимание* важность сбалансированных условий, в которых дисциплинарные меры применяются к эксплуатационному персоналу не в случае выполнения им действий, соответствующих его опыту и уровню подготовки, а в случае преступной халатности или умышленных нарушений,

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

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

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

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

*отмечая* опубликование ИКАО правовых принципов, предназначенных оказывать государствам помощь в принятии национальных законодательств и правил для обеспечения защиты информации, поступающей из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, предусматривая при этом надлежащее отправление правосудия,

1. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам проанализировать и, при необходимости, скорректировать свои существующие законодательства или принять законы и правила для обеспечения защиты информации, поступающей из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, основанные, насколько это возможно, на правовых принципах, разработанных ИКАО и изложенных в дополнении Е к Приложению 13;

2. *настоятельно рекомендует* Совету сотрудничать с Договаривающимися государствами и соответствующими международными организациями в деле разработки и внедрения инструктивного материала по созданию эффективных систем представления данных о безопасности полетов и созданию сбалансированных условий, в которых обеспечивается беспрепятственный доступ к ценной информации, получаемой из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов при одновременном уважении принципов отправления правосудия и свободы информации;

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

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-17.

**Резолюция А36-10. Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что основная задача Организации по-прежнему заключается в обеспечении безопасности полетов международной гражданской авиации во всем мире,

*принимая во внимание* важность своевременного и тщательного расследования авиационных происшествий и инцидентов, где бы они ни произошли, и представления соответствующих отчетов, а также незамедлительного направления другим заинтересованным Договаривающимся государствам и ИКАО информации по результатам расследований, включая рекомендации по обеспечению безопасности полетов, в целях предотвращения авиационных происшествий,

*принимая во внимание,* что одних усилий по выполнению регламентирующих положений недостаточно для уменьшения частоты авиационных происшествий,

*отмечая,* что однотипные авиационные происшествия повторяющегося типа по-прежнему имеют место при воздушных перевозках во всем мире,

*признавая,* что объем воздушных перевозок, как ожидается, значительно увеличится в предстоящие годы,

*признавая,* что остающаяся на протяжении последних нескольких лет относительно неизменной частота авиационных происшествий в сочетании с ожидаемым увеличением объема перевозок может привести к увеличению количества авиационных происшествий в год,

*признавая,* что на пути действенного предотвращения авиационных происшествий существует много проблем и что для дальнейшего сокращения количества авиационных происшествий в мире и улучшения показателя частоты авиационных происшествий в дополнение к мерам регламентирующего характера необходимо обеспечить более эффективное выявление и устранение случаев угрозы безопасности полетов и недостатков системы,

*признавая,* что функционирование открытых систем расследования происшествий, связанных с безопасностью полетов, зависит от принципов, не предусматривающих применение наказания и гарантирующих конфиденциальность,

*признавая,* что ряд государств в дополнение к своим программам регулирования безопасности полетов принимают меры предотвращения авиационных происшествий, не предусматривающие штрафных санкций,

*признавая,* что совместное использование информации о безопасности полетов, получаемой из систем расследования происшествий, связанных с безопасностью полетов, зависит от уважения всеми государствами принципов, не предусматривающих применение наказания и гарантирующих конфиденциальность, которые являются основой получения такой информации,

1. *призывает* Договаривающиеся государства вновь подтвердить свои обязательства по обеспечению безопасности полетов гражданской авиации;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам в соответствии с положениями Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации незамедлительно



предпринимать действия для расследования авиационных происшествий и инцидентов, представлять отчеты и направлять информацию, включая рекомендации по обеспечению безопасности полетов, другим заинтересованным Договаривающимся государствам и ИКАО в целях повышения эффективности мер по предотвращению авиационных происшествий, принимаемых государствами и ИКАО;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия к совершенствованию мер по предотвращению авиационных происшествий, в частности в области подготовки персонала, обмена информацией и ее анализа, и внедрению систем представления отчетов на добровольной основе и без каких-либо штрафных санкций, с тем чтобы выйти на уровень новых задач организации деятельности по обеспечению безопасности полетов, обусловленных ожидаемым ростом объема перевозок и усложнением технического оснащения гражданской авиации;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам сотрудничать с ИКАО и другими, располагающими для этого возможностями государствами в разработке и реализации мер предотвращения авиационных происшествий на основе сочетания опыта и ресурсов, позволяющего стабильно обеспечивать высокий уровень безопасности полетов гражданской авиации;

5. *настоятельно рекомендует* всем государствам, которые получают информацию о безопасности полетов из системы расследования происшествий, связанных с безопасностью полетов, другого государства, уважать систему конфиденциальности и принципы раскрытия информации, на основе которых предоставляющее государство получает такую информацию;

6. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А31-10.

#### **Резолюция А36-11. Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что для предотвращения авиационных происшествий ИКАО ввела положения о знании языка для обеспечения того, чтобы персонал служб управления воздушным движением и пилоты умели вести и понимали радиотелефонные переговоры на английском языке, включая требования о том, что обслуживание на английском языке обеспечивается по запросу всеми наземными станциями, обслуживающими назначенные аэропорты и маршруты, используемые при международных воздушных сообщениях,

*признавая*, что положения о знании языка подтверждают требование использовать стандартизованную фразеологию во всех предусмотренных для этого случаях,

*признавая*, что Договаривающиеся государства предприняли значительные усилия по выполнению требований к знанию языка к 5 марта 2008 года,

*признавая*, что некоторые Договаривающиеся государства сталкиваются со значительными трудностями в обеспечении внедрения требований к знанию языка, включая создание организационных структур по языковой подготовке и аттестации,

*признавая*, что некоторым Договаривающимся государствам потребуется дополнительное время для внедрения положений о знании языка после даты начала применения,

*принимая во внимание*, что в соответствии со статьей 38 Конвенции любое Договаривающееся государство, которое сочтет практически затруднительным придерживаться во всех отношениях каких-либо международных стандартов или процедур, обязано незамедлительно уведомить об этом ИКАО,

*принимая во внимание*, что в соответствии с пунктом b) статьи 39 Конвенции в свидетельстве любого лица, не удовлетворяющего полностью условиям, установленным международным стандартом относительно класса свидетельства или удостоверения, владельцем которого это лицо является, вносится или прилагается к нему полный перечень всех данных, по которым это лицо не отвечает таким условиям,

*принимая во внимание*, что в соответствии со статьей 40 Конвенции ни один член персонала, имеющий удостоверение или свидетельство с указанными отметками, не участвует в международной навигации иначе, как с разрешения государства или государств, на территорию которых он прибывает,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам использовать стандартную фразеологию ИКАО во всех ситуациях, для которых она предписана;

2. *порукает* Совету оказать поддержку Договаривающимся государствам в их внедрении требований к знанию языка посредством разработки согласованных на глобальном уровне критериев языковой аттестации;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые не могут обеспечить соблюдение требования к знанию языка к дате начала применения, помещать на веб-сайте ИКАО свои планы мероприятий по внедрению требований к знанию языка, включая, при необходимости, промежуточные меры по снижению степени риска в отношении пилотов, диспетчеров воздушного движения и операторов аэронавигационных станций, участвующих в обслуживании международных полетов, как это указано ниже в "Правилах, связанных с вышеизложенными положениями" и в инструктивном материале ИКАО;

4. *порукает* Совету подготовить для государств рекомендации по разработке планов мероприятий по внедрению требований к знанию языка, включая разъяснение мер по снижению риска, чтобы Договаривающиеся государства могли поместить свои планы на веб-сайте по возможности скорее, но не позднее 5 марта 2008 года;

5. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам освободить от выполнения требования о разрешении, предусмотренного статьей 40 Конвенции, в воздушном пространстве, находящемся под их юрисдикцией, пилотов, пока еще не отвечающих требованиям ИКАО к знанию языка, на период, не превышающий 3 года после даты начала применения 5 марта 2008 года, при условии, что государства, которые выдали им свидетельства или подтвердили их действительность, представили всем другим Договаривающимся государствам свои планы мероприятий по внедрению требований;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства не вводить ограничений для своих эксплуатантов, выполняющих коммерческие полеты или полеты авиации общего назначения, на влет в воздушное пространство, находящееся под юрисдикцией или в зоне ответственности других государств, в которых диспетчеры воздушного движения или эксплуатанты радиостанций пока еще не отвечают требованиям к знанию языка, в течение периода, не превышающего 3 года после даты начала применения 5 марта 2008 года, при условии, что эти

государства представили всем другим Договаривающимся государствам свои планы мероприятий по внедрению требований;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам представлять по запросу ИКАО данные относительно их уровня внедрения требований к знанию языка;

8. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о внедрении требований ИКАО к знанию языка;

9. *объявляет*, что эта резолюция заменяет резолюцию А32-16.

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

**Договаривающимся государствам, которые не могут полностью выполнить требования к знанию языка к 5 марта 2008 года, следует:**

1. Разработать планы мероприятий по внедрению требований к знанию языка, которые включают следующее:

- a) график принятия требований к знанию языка в рамках их национальных правил;
- b) график создания организационных структур по языковой подготовке и аттестации;
- c) описание основанной на степени риска системы определения приоритетов в отношении промежуточных мер, которые будут предприняты до обеспечения полного выполнения требований к знанию языка;
- d) процедуры внесения в свидетельства отметок об уровне знания языка их владельцев;
- e) назначение национального координатора по реализации плана мероприятий по внедрению требований к знанию английского языка;

2. Информировать все другие Договаривающиеся государства о своих планах мероприятий по внедрению требований к знанию языка, поместив эти планы на веб-сайте ИКАО по возможности скорее, но не позднее 5 марта 2008 года;

3. Уведомлять ИКАО о различиях со Стандартами и Рекомендуемой практикой, касающихся знания языка;

4. Публиковать различия с требованиями к знанию языка в связи с предоставлением аэронавигационного обслуживания в своих сборниках аэронавигационной информации.

#### **Резолюция А36-12. Замена галонов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что галоны вносят вклад в изменение климата и более не производятся на основании международной договоренности, поскольку они представляют собой

химические вещества, способствующие истощению озона и используемые в качестве огнегасящих веществ в коммерческих транспортных воздушных судах в течение 45 лет,

*признавая*, что необходимо сделать намного больше, поскольку существующие запасы галонов уменьшаются, и экологическое сообщество выражает все большую обеспокоенность в связи с отсутствием существенного прогресса в авиации,

*признавая*, что Международная рабочая группа по защите авиационных систем от пожара с участием отрасли и регламентирующих полномочных органов уже разрабатывает минимальные стандарты характеристик для каждого вида применения галонов,

*признавая*, что существуют жесткие авиационные требования по каждому виду применения галонов, которые должны быть выполнены, прежде чем можно будет вводить заменители,

*признавая*, что, несмотря на определенные успехи в разработке заменителей галонов для некоторых аспектов авиационной деятельности, реального прогресса не достигнуто в деле замены галонов в грузовых отсеках, а это наибольший по объему вид применения огнегасящего вещества,

*признавая*, что любая стратегия замены галонов должна основываться на альтернативах, не создающих неприемлемых рисков для окружающей среды или здоровья населения в сравнении с галонами, которые они заменяют,

1. *соглашается* с настоятельной необходимостью разработки и внедрения заменителей галонов для гражданской авиации;

2. *призывает* государства рекомендовать своим изготовителям воздушных судов, авиакомпаниям, поставщикам химических веществ и компаниям по производству огнетушителей ускорить работу по внедрению заменителей галонов в двигателях и вспомогательных силовых установках, портативных огнетушителях и туалетах, а также выявлению дополнительных заменителей галонов для двигателей/вспомогательных силовых установок и грузовых отсеков;

3. *просит*, чтобы Совет рассмотрел возможность введения, начиная с 2011 года, обязательного требования о замене галонов в:

- туалетах на вновь изготавливаемых воздушных судах; и
- туалетах, портативных огнетушителях, двигателях и вспомогательных силовых установках для воздушных судов, в отношении которых представлены новые заявки на сертификат типа.

4. *просит*, чтобы Совет рассмотрел возможность введения, начиная с 2014 года, обязательного требования о замене галонов в портативных огнетушителях для вновь изготавливаемых воздушных судов;

5. *поощряет* дальнейшее сотрудничество ИКАО с Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожаров и Секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде (ЮНЕП) в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов в Группе по технологии и экономической оценке по вопросу о замене галонов в гражданской авиации, и

6. *постановляет*, что Совет доложит на следующей очередной сессии Ассамблеи о ходе работы по замене галонов в гражданской авиации.

**Резолюция А36-13. 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 35-й сессии Ассамблеи было принято Ассамблеей в резолюции А35-14 с добавлениями А–Х включительно,

*принимая во внимание*, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции А35-14 с добавлениями А–Х включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 36-й сессии Ассамблеи,

*принимая во внимание*, что настоящим заменяется заявление о постоянной политике, содержащееся в резолюции А35-14,

1. *постановляет*:

- a) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике Организации и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 36-й сессии Ассамблеи;
- b) правила, связанные с отдельными разделами политики, изложенными в добавлениях, служат руководством в деле упрощения и обеспечения реализации вышеуказанных разделов политики;

2. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-14 с добавлениями А–Х включительно.

**ДОБАВЛЕНИЕ А**

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

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*постановляет:*

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

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

3. тексты SARPS и PANS излагаются простым, понятным и сжатым языком. SARPS включают общие, устоявшиеся и неизменные положения, определяющие требования к функциям и характеристикам, которые предусматривают требуемые уровни безопасности, эффективности и интероперабельности. Вспомогательные технические спецификации, разрабатываемые ИКАО, по возможности помещаются в отдельные документы;

4. при разработке SARPS, правил и инструктивного материала ИКАО следует использовать в максимально возможной степени и при условии адекватной проверки и апробирования результаты работы других признанных авиационных организаций-разработчиков стандартов. Документация ИКАО должна содержать ссылки на материал, подготовленный такими другими организациями – разработчиками стандартов, если он рассматривается Советом как адекватный с точки зрения соблюдения требований ИКАО;

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

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

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

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

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

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

3. Договаривающиеся государства должны иметь в своем распоряжении полных 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 6 мес.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Аэронавигационные совещания всемирного масштаба

*Ассамблея,*

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

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

*постановляет:*

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

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

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

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

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

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

3. В целях содействия участию в совещании всех Договаривающихся государств Совету следует планировать программу совещаний таким образом, чтобы сводить к минимуму, без



ущерба для эффективности, сроки, на которые привлекаются технические специалисты государств.

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

5. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует направлять, как правило, авиапочтой не позднее чем за 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 поддерживают бизнес-план ИКАО, определяются четко и ясно с указанием сроков и соблюдаются;

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

4. деятельность групп экспертов по мере возможности поддерживает основанный на эксплуатационных характеристиках подход к разработке SARPS.

### **Правило, связанное с вышеизложенными положениями**

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ D**

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

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

1. Договаривающиеся государства поощряются и поддерживаются всеми имеющимися средствами в деле применения SARPS и PANS;
2. различия между правилами и практикой Договаривающихся государств и положениями SARPS и PANS контролируются Советом с целью содействия устранению тех различий, которые имеют важное значение для безопасности и регулярности международной аэронавигации или несовместимы с целями международных стандартов;
3. Совет анализирует основные причины несоблюдения и предпринимает надлежащие действия.

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

2. Договаривающимся государствам следует продолжить, а где необходимо активизировать работу по применению в своих функциональных учреждениях правил и процедур, согласующихся с существующими SARPS и PANS. В связи с этим Договаривающимся

государствам следует рассмотреть возможность улучшения методов, применяемых ими для реализации положений SARPS и PANS, если такие усовершенствования могли бы ускорить или упростить эти методы или сделать их более эффективными.

3. Совету следует настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам уведомлять Организацию о любых различиях, существующих между их национальными правилами и практикой и положениями SARPS, а также о дате или сроках, когда они обеспечат выполнение SARPS. Если Договаривающееся государство не может выполнять какие-либо положения SARPS, ему следует информировать ИКАО о причинах несоблюдения, а также о любых применимых национальных положениях и практике, отличающихся по характеру или в принципе. Получаемые уведомления о различиях с SARPS следует незамедлительно публиковать в дополнениях к соответствующим Приложениям. Следует также просить Договаривающиеся государства публиковать в своих сборниках аэронавигационной информации любые существенные различия с SARPS и PANS.

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

## ДОБАВЛЕНИЕ E

### Технические руководства и циркуляры ИКАО

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*постановляет,* что первоочередное внимание уделяется дальнейшему обновлению содержания существующих технических руководств ИКАО и разработке дополнительных инструктивных материалов, потребность в которых диктуется техническим прогрессом, что приносит тем самым оптимальную пользу Договаривающимся государствам в их деятельности по

применению Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил аэронавигационного обслуживания, а также при планировании и обеспечении средств и обслуживания.

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ F**

### **Единицы измерения**

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

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

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ G**

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

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

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

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ Н**

### **Авиационная подготовка**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*постановляет:*

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

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

- 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:

---

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

- a) подготовки без отрыва от работы, включая ознакомление с соответствующими условиями эксплуатации, для тех лиц, которым после прохождения начальной подготовки необходимо приобрести практический опыт в реальных эксплуатационных условиях, прежде чем они получают назначение на ответственные оперативные посты; в связи с этим внимание государств следует обратить на возможность использования в полной мере средств различных программ технического сотрудничества и помощи; и
- b) периодической переподготовки, в частности, в связи с внедрением нового оборудования, правил или техники.

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ I

### **Координация работы по аэронавигационным системам и подсистемам**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*постановляет,* что работа по аэронавигационным системам и подсистемам тесно координируется, при этом должным образом учитывается их взаимосвязь и принимаются во

внимание эксплуатационные требования, предполагаемый технический прогресс, а также соображения эксплуатационной рентабельности.

## ДОБАВЛЕНИЕ J

### **Выработка региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил**

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание,* что ИКАО приняла подход к планированию средств и служб, основанный на глобальной эксплуатационной концепции ОрВД и Глобальном аэронавигационном плане,

*принимая во внимание,* что планирование средств и служб должно поддерживать основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию,

*постановляет:*

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

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

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

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

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



### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Совету следует обеспечивать, чтобы структура и формат региональных планов увязывались с Глобальным аэронавигационным планом и поддерживали основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию.
2. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует постоянно следить за тем, какое влияние оказывает изменение требований на региональные планы, чтобы своевременно определять необходимость их пересмотра.
3. При определении степени срочности любого пересмотра региональных планов Совету следует учитывать время, которое требуется Договаривающимся государствам для обеспечения необходимых дополнительных средств и обслуживания.
4. Совету следует обеспечивать, чтобы указанные в региональных планах сроки выполнения требований, связанных с закупкой новых типов оборудования, реалистично связывались со временем, необходимым для приобретения соответствующего оборудования.
5. Совету следует обеспечивать, чтобы разрабатывалась электронная база данных региональных планов с использованием вспомогательных средств планирования в целях повышения эффективности и ускорения процесса внесения поправок.
6. Совету следует использовать созданные им во всех регионах группы планирования для оказания помощи в поддержании региональных планов или любых дополнительных документов на уровне текущих требований.

### **ДОБАВЛЕНИЕ К**

#### **Региональные аэронавигационные совещания (RAN)**

*Ассамблея,*

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

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

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

*отмечая,* что региональное аэронавигационное планирование, как правило, проводится в рамках групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG),

*постановляет:*

1. региональные аэронавигационные совещания созываются только для рассмотрения вопросов, которые не могут быть должным образом рассмотрены в рамках PIRG;

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

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

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

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

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

2. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует представлять в электронном формате не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес – в случае основной вспомогательной документации.

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

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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ L

### Осуществление региональных планов

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

1. в программах осуществления планов Договаривающихся государств первоочередное внимание уделяется обеспечению тех средств и служб, включая их непрерывную работу, отсутствие которых могло бы серьезно отразиться на международных полетах;
2. выявление и разбор серьезных недостатков в реализации региональных планов и принятие Организацией соответствующих мер осуществляются в минимально возможные сроки;
3. региональные группы планирования и осуществления проектов выявляют проблемы и недостатки, связанные как с самими региональными планами, так и с их выполнением, и предлагают меры по их устранению.

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

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

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

4. Стороны, пользующиеся аэронавигационными средствами и обслуживанием, должны сообщать о любых серьезных проблемах, с которыми они сталкиваются из-за отсутствия внедрения предусмотренных региональными планами аэронавигационных средств и

обслуживания. Эту информацию следует направлять Договаривающимся государствам, отвечающим за их внедрение. По получении таких сообщений этим государствам следует принимать меры по устранению проблем, а в случае непринятия таких мер пользователям следует информировать ИКАО, при возможности, через посредство какой-либо международной организации.

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

## ДОБАВЛЕНИЕ М

### Установление пределов воздушных пространств ОВД\*

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*постановляет* со ссылкой на региональные аэронавигационные планы, что:

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

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

---

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

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

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

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

*и далее заявляет, что:*

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

7. одобрение Советом региональных аэронавигационных соглашений, касающихся обеспечения обслуживания государством воздушного движения в воздушном пространстве над открытым морем, не означает признания суверенитета этого государства над данным воздушным пространством.

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ N

### Обеспечение поисково-спасательной службы

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*принимая во внимание,* что в статье 69 Конвенции указывается, что если Совет считает, что аэронавигационные службы какого-либо Договаривающегося государства недостаточно отвечают требованиям безопасной эксплуатации международных воздушных сообщений, как существующих, так и планируемых, то Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации,

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

*постановляет:*

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

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

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

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

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

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

*и далее заявляет, что:*

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

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

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ О

### Координация воздушного движения гражданской и военной авиации

*Ассамблея,*

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

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

*признавая,* что в связи с растущими потребностями воздушного движения было бы полезным расширить доступ к воздушному пространству, используемому в военных целях, и что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблем совместного использования воздушного пространства,

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

*напоминая,* что согласно разработанной ИКАО глобальной эксплуатационной концепции ОрВД все воздушное пространство должно быть используемым ресурсом, любые ограничения на использование любого конкретного района воздушного пространства должны рассматриваться как временные и все воздушное пространство должно управляться гибким образом,

*постановляет:*

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

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

3. Совет стремится поддерживать государства при заключении соглашений о взаимодействии гражданских и военных органов.

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Договаривающимся государствам следует, по мере необходимости, устанавливать или улучшать координацию обслуживания воздушного движения своих гражданских и военных судов, руководствуясь принципом, изложенным в п. 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 п. 2 постановляющей части, соответствующему государству следует согласовать этот вопрос со всеми государствами, ответственными за обеспечение обслуживания воздушного движения над открытым морем в данном районе.

## ДОБАВЛЕНИЕ Р

### Обеспечение соответствующих аэродромов

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

*постановляет:*

1. Организация следит за техническими требованиями к аэродромам;
2. проектирование конструкций воздушных судов будущих поколений необходимо осуществлять с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются воздушные суда;
3. государства осуществляют сертификацию аэродромов;

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

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

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

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

### **ДОБАВЛЕНИЕ Q**

#### **Наземные и летные испытания радионавигационных средств**

*Ассамблея,*

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

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

*постановляет:*

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

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

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

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

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

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ R**

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

*Ассамблея,*

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

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

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ S**

### **Участие государств в технической работе ИКАО**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

1. Совету следует поощрять эффективное участие Договаривающихся государств в технической работе ИКАО, обращая должное внимание на необходимость максимального сокращения издержек Организации и Договаривающихся государств в связи с этим участием.
2. Договаривающимся государствам, насколько каждое сочтет практически возможным, следует:
  - a) путем переписки оказывать содействие в осуществлении технических проектов ИКАО;
  - b) присутствовать на совещаниях ИКАО и активно участвовать в мероприятиях по подготовке совещаний, в частности путем заблаговременного представления документации, содержащей либо конкретные предложения по соответствующим пунктам повестки дня, либо свои мнения по представленным им документам;
  - c) принимать участие в работе групп экспертов ИКАО и обеспечивать, чтобы назначаемые ими специалисты имели соответствующую квалификацию и могли вносить эффективный вклад в работу группы экспертов;
  - d) проводить специализированные исследования по просьбе Организации;
  - e) содействовать Организации в проводимой ею технической работе любыми другими средствами, которые может предложить Совет.

### **ДОБАВЛЕНИЕ Т**

#### **Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро**

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

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

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

### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

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

3. Сотрудникам технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро следует предоставлять возможность следить за достижениями в соответствующих областях их деятельности, помимо всего прочего, путем участия в отдельных технических совещаниях, посещения научно-исследовательских организаций и присутствия при испытаниях и оценке нового оборудования и техники. Однако таким командировкам не следует отдавать предпочтение перед основными функциями Секретариата, заключающимися в обслуживании Организации и ее нескольких совещательных органов. Более того, выезд в такие командировки следует увязывать, насколько возможно, с поездками, необходимыми для выполнения других функций ИКАО.

## **ДОБАВЛЕНИЕ U**

### **Сотрудничество Договаривающихся государств в расследовании некоторых авиационных происшествий**

*Ассамблея,*

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

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

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

*принимая во внимание,* что в целях безопасности полетов воздушных судов и предупреждения происшествий необходимо, чтобы проводилось тщательное расследование

происшествий и представлялись отчеты и чтобы соображения расходов не отражались отрицательно на эффективности расследований,

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

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

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

#### **Правила, связанные с вышеизложенными положениями**

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

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

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

### **ДОБАВЛЕНИЕ V**

#### **Безопасность полетов и человеческий фактор**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

*постановляет:*

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

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

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ W**

### **Предоставление обслуживания воздушного движения**

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

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

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

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

#### **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 А36-14. Использование кроссполярных маршрутов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что в рамках ИКАО создана новая структура проходящих через Северный полюс авиамаршрутов, связывающих континент Северной Америки с Юго-Восточной Азией и Тихоокеанским регионом,

*принимая во внимание*, что создание указанной структуры явилось результатом совместных усилий, предпринятых Германией, Исландией, Канадой, Китаем, Монголией, Норвегией, Российской Федерацией, Соединенными Штатами Америки, Финляндией и Японией, проявивших при решении этой сложнейшей задачи беспрецедентный дух межгосударственного сотрудничества,

*принимая во внимание*, что указанная структура вступила в действие 1 февраля 2001 года с объявлением авиационными властями России о вводе в эксплуатацию системы кроссполярных воздушных трасс, проходящих через акваторию Северного Ледовитого океана,

*принимая во внимание*, что ввод в эксплуатацию данной структуры воздушных трасс с использованием кроссполярных маршрутов является событием исключительной значимости, поскольку позволяет существенно уменьшить полетное время между пунктами Северной Америки и пунктами Юго-Восточной Азии и Тихоокеанского региона,



*принимая во внимание*, что использование кроссполярных маршрутов открыто для воздушных судов всех Договаривающихся государств в соответствии с положениями *Конвенции о международной гражданской авиации*,

*принимая во внимание*, что использование кроссполярных маршрутов несет значительные экологические выгоды в отношении охраны окружающей среды и значительные экономические выгоды для пассажиров и авиакомпаний,

*принимая во внимание*, что анализ и прогнозирование роста интенсивности воздушного движения по кроссполярным трассам свидетельствуют о необходимости принятия своевременных мер по дальнейшему совершенствованию эксплуатационных характеристик кроссполярных маршрутов,

*принимая во внимание*, что удовлетворение потребностей в совершенствовании эксплуатационных характеристик кроссполярных трасс связано со значительными финансовыми и материальными затратами на обеспечение надлежащего уровня безопасности полетов,

1. *заявляет*, что в целях получения максимальных выгод от ввода в эксплуатацию кроссполярных маршрутов необходимо, чтобы государства, обеспечивающие обслуживание воздушного движения в рамках новой структуры международных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов, добивались в максимальной степени скоординированного планирования увеличения пропускной способности этой структуры;

2. *просит* Совет принять надлежащие меры по мобилизации ресурсов государств, международных организаций и финансовых учреждений в целях обеспечения динамичного развития новой структуры международных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов;

3. *просит* Совет следить в приоритетном порядке за развитием новой структуры международных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов и по мере необходимости подготавливать рекомендации в отношении эксплуатации и развития данной структуры;

4. *просит* Совет сохранить свою координирующую роль и поддержать инициативы в отношении организации межрегиональной деятельности, связанной с функционированием структуры международных трансрегиональных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов и модернизацией систем ОрВД, обеспечивающих эти маршруты;

5. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А33-13.

## **Резолюция А36-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

### **Введение**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что Конвенция о международной гражданской авиации устанавливает основные принципы, которым должны следовать правительства для обеспечения того, чтобы международные воздушные сообщения могли развиваться упорядоченным, регулярным, эффективным и экономичным и согласованным образом, и поэтому одной из задач

ИКАО является поддержка принципов и мер, содействующих осуществлению международных воздушных сообщений на основе равных возможностей, эффективности и экономичности, взаимного уважения прав государств, а также с учетом общих интересов,

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

*принимая во внимание*, что странам, особенно развивающимся, становится все труднее изыскивать необходимые ресурсы для оптимального использования возможностей и решения задач, связанных с развитием воздушного транспорта, и своевременно реагировать на вызовы, обусловленные спросом на воздушный транспорт,

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

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

*принимая во внимание*, что Организация переходит к целевому управлению, уделяя при этом все больше внимания внедрению Стандартов, чем их разработке,

*принимая во внимание*, что разрабатываемый Организацией инструктивный материал и действия Организации по реализации своих стратегических целей должны оказывать содействие Договаривающимся государствам в разработке политики и практики, способствующих процессам глобализации, коммерциализации и либерализации международного воздушного транспорта,

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

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления, которые перечислены ниже, представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, обновленное по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи:

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

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

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

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

5. *предлагает* Совету обращаться за консультациями к квалифицированным представителям Договаривающихся государств, когда, по его мнению, это будет содействовать продвижению его работы над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая создание групп квалифицированных экспертов, подотчетных Авиатранспортному комитету, или исследовательских групп Секретариата, а также работу по переписке или проведение совещаний;

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

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

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

9. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-18.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

#### Раздел I. Соглашения и договоренности

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что зафиксированные в Конвенции основополагающие принципы суверенитета, справедливых и равных возможностей, отказа от дискриминации, взаимозависимости, гармонизации и сотрудничества хорошо зарекомендовали себя и по-прежнему являются фундаментом дальнейшего развития международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание*, что обеспечение в максимально возможной степени многосторонних подходов к вопросам коммерческих прав по-прежнему остается одной из целей Организации,

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

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

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

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

*принимая во внимание*, что установление международных пассажирских и грузовых авиатарифов, которые способствовали бы успешному развитию воздушных перевозок, должно быть справедливым и транспарентным,

*принимая во внимание*, что существует необходимость адаптации к меняющимся условиям регулирования и эксплуатации в области воздушного транспорта и что Организация разрабатывает руководящие принципы регулирования международного воздушного транспорта, включая типовые статьи и типовые соглашения о воздушном сообщении, которые государства могут использовать в двусторонних или региональных соглашениях,

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

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые еще не стали участниками Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (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 соглашений или

договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых достигнутых или предполагаемых результатах в деле создания многосторонних механизмов обмена коммерческими правами;

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

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

7. *порукает* Совету постоянно рассматривать механизм выработки принципиальных установок Организации по регулированию международного воздушного транспорта и по мере необходимости пересматривать или обновлять его;

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

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

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

## **Раздел II. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования**

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание,* что жесткое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия при решении вопроса об осуществлении

авиакомпанией маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

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

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

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

*принимая во внимание*, что осуществление маршрутных и других прав на воздушные перевозки развивающегося государства, обладающего такой общностью интересов, авиакомпанией, находящейся в преимущественном владении и под эффективным контролем другого развивающегося государства или государств либо его или их граждан, имеющих ту же общность интересов, будет служить указанным интересам развивающихся государств,

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

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

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

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам рассматривать возможность использования альтернативных критериев назначения авиакомпаний и выдачи им

разрешений, включая критерии, разработанные ИКАО, и принимать гибкий и позитивный подход, учитывающий усилия других государств по либерализации условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;

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

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

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

### **Раздел III. Распределение услуг авиакомпаний**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что прогресс в сферах информатики и электронных технологий оказывает значительное влияние на практику коммерческой деятельности в отрасли авиакомпаний, в особенности в сфере распределения услуг,

*принимая во внимание,* что ИКАО разработала для применения государствами Кодекс поведения по регулированию использования автоматизированных систем бронирования (АСБ) и два связанных с ним типовых положения для факультативного использования государствами в их соглашениях о воздушном сообщении,

1. *предлагает* Совету следить за изменениями в сфере распределения услуг авиакомпаний и связанной с ней нормативной практике и рассылать Договаривающимся государствам информацию о заслуживающих внимание событиях;

2. *предлагает* Совету рассматривать вопрос о дальнейшей необходимости Кодекса ИКАО по АСБ и типовых положений в свете изменений в отрасли и нормативной практике.

### **Раздел IV. Торговля услугами**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в связи с вопросом о включении аспектов международного воздушного транспорта в Генеральное соглашение о торговле услугами (GATS) ИКАО активно содействует пониманию всеми заинтересованными сторонами положений *Конвенции о*

*международной гражданской авиации* и особого мандата и роли ИКАО в области международного воздушного транспорта,

1. *подтверждает* необходимость для ИКАО продолжения изучения будущих механизмов регулирования и разработки рекомендаций и предложений по решению проблем, стоящих перед международным воздушным транспортом, и учета при этом внутренних и внешних изменений, влияющих на этот процесс;

2. *признает*, что такие механизмы должны создавать условия, при которых международный воздушный транспорт может развиваться и добиваться дальнейшего роста упорядоченным, эффективным и экономичным образом без ущерба для безопасности полетов и авиационной безопасности, обеспечивая в то же время интересы всех Договаривающихся государств и их эффективное и непрерывное участие в международной системе воздушного транспорта;

3. *подтверждает* ведущую роль ИКАО в разработке руководящих принципов политики в области регулирования международного воздушного транспорта;

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

- a) обеспечить координацию внутри своих национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;
- b) обеспечить, чтобы их представители были полностью осведомлены о положениях Конвенции о международной гражданской авиации и характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;
- c) принимать во внимание их права и обязательства по отношению к тем Договаривающимся государствам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в 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 и рассмотреть возможность применения принципиальных установок по экономическому регулированию, в том числе по либерализации международного воздушного транспорта;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках GATS;



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

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

6. *предлагает* Совету:

- a) и впредь играть роль мирового лидера в содействии процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов, авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;
- b) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать Договаривающиеся государства;
- 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.

## **Раздел V. Разработка рекомендаций по вопросам политики**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что правительства имеют международные обязательства и несут ответственность за экономическое регулирование международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что процессы экономической либерализации и эволюции авиатранспортной отрасли будут и впредь создавать возможности, вызовы и проблемы в области регулирования международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что Организация рассмотрела многие из вопросов регулирования и в итоге подготовила соответствующую политику и другой инструктивный материал,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам при выполнении своих функций, связанных с регулированием, учитывать разработанные ИКАО политику и инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, в том числе содержащиеся в документе Дос 9587 "*Политика и инструктивный материал по регулированию международного воздушного транспорта*";

2. *предлагает* Совету обеспечить обновление и переработку с учетом потребностей Договаривающихся государств этих политики и инструктивного материала и разрабатывать по мере необходимости рекомендации по возникающим проблемам регулирования, представляющим общий интерес.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Статистика

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что статистическая программа ИКАО создает независимую и глобальную основу для достижения целей содействия планированию и развитию международного воздушного транспорта,

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

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

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 21 Конвенции Совет ввел требования в отношении сбора данных о регистрации гражданских воздушных судов,

*принимая во внимание,* что Совет принял политику управления на основе целей, которая предусматривает оценку деятельности Организации в целом и ее структурных подразделений по реализации стратегических целей Организации,

*принимая во внимание,* что разработка объединенной статистической базы данных ИКАО с функциями валидации и хранения предоставляет в распоряжение Договаривающихся государств и других пользователей эффективную онлайн-систему поиска статистических данных,

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

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

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

2. *предлагает* Совету с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать собираемые ИКАО статистические данные с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и ее Договаривающихся государств и ввести необходимые показатели для оценки деятельности Организации по достижению ее стратегических целей в интересах повышения уровня

единообразия статистических данных, полноты и своевременности представления их государствами и улучшения формы и содержания анализов;

3. *предлагает* Совету:

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

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Прогнозирование и экономическое планирование

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что независимость ИКАО в проведении исследований с целью установления тенденций и применении методов экономического анализа являются необходимой основой для содействия планированию и развитию международного воздушного транспорта,

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

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

*принимая во внимание,* что Организация должна регулярно оценивать свою деятельность на фоне стратегических целей, уделяя особое внимание вопросам безопасности полетов, авиационной безопасности, окружающей среды и эффективности,

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

1. *предлагает* Совету подготавливать и обновлять по мере необходимости долгосрочные и среднесрочные прогнозы в отношении будущих тенденций развития гражданской авиации как общего, так и конкретного характера, используя, если это возможно, местные и региональные, а также глобальные данные, и представлять такие прогнозы Договаривающимся государствам и обеспечивать потребности в данных по вопросам безопасности полетов, авиационной безопасности, окружающей среде и эффективности;

2. *предлагает* Совету разработать методiku и процедуры составления прогнозов, проведения анализа затрат и выгод или эффективности расходов и разработки коммерческих обоснований с учетом потребностей Организации, региональных групп аэронавигационного

планирования и, при необходимости, других органов планирования систем и экологического планирования Организации;

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

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Упрощение формальностей

#### Раздел I. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что соблюдение Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9 является важнейшим условием упрощения оформления воздушных судов, пассажиров, их багажа, грузов и почты и реагирования на вызовы в рамках процессов пограничного контроля и аэропортового обслуживания в целях поддержания эффективности эксплуатации воздушного транспорта,

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

*принимая во внимание,* что разработанные Организацией технические требования к 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 соблюдения иммиграционных правил,

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

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам уделять особое внимание активизации их усилий по выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9;

2. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и его соответствие современным требованиям Договаривающихся государств в отношении осуществления мер пограничного контроля груза и пассажиров, а также охраны здоровья пассажиров и экипажей;

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

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

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

## **Раздел II. Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов**

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что международная уверенность в целостности паспорта имеет важное значение для функционирования системы международных сообщений,

*принимая во внимание,* что государства – члены Организации Объединенных Наций в Глобальной контртеррористической стратегии, принятой 8 сентября 2006 года, постановили активизировать усилия и сотрудничество на всех уровнях, где это уместно, в целях повышения степени защиты документов, удостоверяющих личность, и проездных документов при их изготовлении и выдаче, а также в целях предотвращения и выявления их подделки или противозаконного использования,

*принимая во внимание* необходимость тесного сотрудничества между государствами в целях усиления противодействия мошенничеству с применением паспортов, включая фабрикацию или подделку паспортов, использование фальшивых или поддельных паспортов, использование действительных паспортов людьми, выдающими себя за других лиц, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманным путем,

*принимая во внимание,* что во всем мире ширится практика использования украденных бланков паспортов теми, кто пытается въехать в страну под чужим именем,

*принимая во внимание,* что ИКАО разработала проект универсального внедрения машиносчитываемых проездных документов (UIMRTD) для оказания помощи государствам по вопросам, включающим планирование проектов, реализацию, просветительские мероприятия, обучение и службы системной оценки, с тем чтобы государства были в состоянии к установленному на 2010 год крайнему сроку выпускать МСП и использовать Директорию открытых ключей (ДОК) для усиления защиты МСП с биометрическими характеристиками (электронные паспорта),

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

2. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, приступить к выдаче машиносчитываемых паспортов в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Doc 9303, не позднее 1 апреля 2010 года;

3. *призывает* Договаривающиеся государства обеспечить окончание срока действия не считываемых машиной паспортов до 24 ноября 2015 года;

4. *призывает* все Договаривающиеся государства, нуждающиеся в помощи в рамках проекта UIMRTD, срочно вступить в контакт с ИКАО;

5. *просит* Совет продолжать работу по повышению эффективности контроля за мошенническим использованием паспортов посредством выполнения соответствующих SARPS Приложения 9 и разработки инструктивного материала для применения Договаривающимися государствами в интересах обеспечения целостности и сохранности паспортов и других проездных документов;

6. *призывает* все государства, выпускающие электронные паспорта, присоединиться к системе ДОК ИКАО;

7. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще этого не сделали, своевременно представить в соответствии с установившейся практикой сведения об утерянных и украденных паспортах в службу автоматизированного поиска Интерпола/базу данных об украденных и утерянных проездных документах.

### **Раздел III. Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. *настоятельно рекомендует* государствам и эксплуатантам в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями прилагать все возможные усилия для ускорения обработки и очистки авиационного груза при одновременном обеспечении безопасности в международной цепи поставок.

## ДОБАВЛЕНИЕ 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, содержащаяся в документе Дос 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта", проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

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

*принимая во внимание,* что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции А36-... Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды",

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

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

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



## ДОБАВЛЕНИЕ F

### Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

#### Раздел I. Политика установления сборов

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе Дос 9082 "Политика ИКАО относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание", проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",*

*принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, и рыночных вариантах рассматривается отдельно в резолюции А36-22 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды",*

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

*принимая во внимание, что Совету поручено выработать 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, причем такой учет должен основываться на расширении сотрудничества между поставщиками и пользователями,

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства обращаются к Организации за консультацией и рекомендациями по вопросам справедливого возмещения затрат на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание,

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства все в большей степени передают эксплуатацию аэропортов и аэронавигационных служб коммерческим и приватизированным организациям, которые, возможно, не в полной мере информированы об обязательствах государств, оговоренных в Конвенции и Приложениях к ней, и о политике и инструктивном материале ИКАО в области экономики, и используют многонациональные средства и службы для выполнения обязательств, взятых ими по статье 28 Конвенции,

*принимая во внимание,* что Совет принял предварительные принципиальные установки в отношении распределения связанных с глобальной навигационной спутниковой системой (GNSS) расходов с целью обеспечения справедливого режима для всех пользователей,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам, что касательно предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания они несут исключительную ответственность за обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции, независимо от того, какая организация или организации предоставляют аэропортовое или аэронавигационное обслуживание;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и

рассмотреть вопрос об использовании предварительных принципиальных установок Совета в отношении распределения связанных с GNSS расходов;

3. *предлагает* Совету продолжать разработку политики и инструктивного материала ИКАО в целях содействия повышению эффективности и рентабельности при предоставлении и эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, включая основополагающие принципы эффективного сотрудничества между поставщиками и пользователями;

4. *порукает* Совету продолжить доработку своих принципиальных установок в отношении распределения связанных с GNSS расходов и координации технических, правовых и экономических аспектов, включая экономически эффективную интероперабельность;

5. *порукает* Совету содействовать распространению политики ИКАО в отношении сборов с пользователей и соответствующего инструктивного материала, включая организационные и управленческие рекомендации, в целях повышения осведомленности и знаний о них среди государств и функционирующих на коммерческой основе и приватизированных аэропортов и органов аэронавигационного обслуживания;

6. *предлагает* Совету следить за экономическим положением аэропортов и аэронавигационных служб и с установленной периодичностью представлять Договаривающимся государствам соответствующие доклады;

7. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать все меры для сведения к минимуму задержек при представлении финансовых данных, касающихся их аэропортов и аэронавигационных служб, которые необходимы Совету для подготовки указанных выше рекомендаций и докладов.

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### Экономика авиаперевозчиков

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* постоянный интерес пользователей, включая международные организации, деятельность которых связана с туризмом, авиацией и торговлей, к уровню международных пассажирских и грузовых тарифов, эксплуатационных расходов авиаперевозчиков и их соответствующих доходов,

*принимая во внимание,* что результаты объективно проводимых в ИКАО исследований расходов и доходов международного воздушного транспорта, а также международных пассажирских и грузовых авиатарифов широко используются Договаривающимися государствами и другими международными организациями и содействуют внедрению нейтральных подходов и созданию более справедливой системы распределения доходов,

*принимая во внимание,* что ИКАО требуются данные о доходах, ~~н~~ расходах и эксплуатационной деятельности авиаперевозчиков для оказания помощи Совету в оценке эффективности предлагаемых мер по осуществлению стратегических целей Организации, а также для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и других целей,

1. *предлагает* Совету дать указание Генеральному секретарю выпускать периодически исследование по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международного воздушного транспорта с анализом возможного влияния на этот уровень различий в видах перевозок и исходных ценах, а также последствий изменения цен для авиатарифов;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам принимать необходимые меры для сведения к минимуму задержек при представлении их международными авиаперевозчиками сведений о расходах, доходах и других данных, требуемых ИКАО.

## **ДОБАВЛЕНИЕ Н**

### **Авиапочта**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Ассамблея дала указания в отношении деятельности ИКАО в области международной авиапочты,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать последствия выработки политики в области международной авиапочты, в частности на совещаниях Всемирного почтового союза (ВПС), для международной гражданской авиации;

2. *порукает* Генеральному секретарю по запросу представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

### **Резолюция А36-16. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу**

*Ассамблея постановляет:*

1. что, в соответствии с положениями нижеследующей статьи 2), резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу; и

2. что настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любого соглашения, достигнутого в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого Договаривающегося государства Организации, которая возникла в соответствии с любой из этих резолюций.

<b>Резолюция*</b>	<b>Содержание</b>	<b>Утратила силу по причине</b>
A 24-8 (II-19)	Пересмотр программы работы в области аэронавигации	Выполнена. Техническая программа работы теперь трансформирована в Комплексную аэронавигационную программу (КАНП). КАНП существует в онлайн-варианте в контексте поддержки бизнес-плана Организации. Она представляет собой динамичное средство управления и воплощает в себе всю современную бизнес-практику, в том числе все критерии, указанные в пункте 1 постановляющей части резолюции A24-8.
A 33-26 (X-6)	Взносы в Общий фонд за 2002, 2003 и 2004 годы	Выполнена.
A 35-23 (X-11)	Подтверждение действия Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	Выполнена.
A 33-23 (X-11)	Бюджеты на 2002, 2003 и 2004 годы	Выполнена.
A 35-29 (X-18)	Утверждение счетов Организации за 2001, 2002 и 2003 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	Выполнена.
A 35-30 (X-19)	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	Выполнена.
A 33-24 (X-20)	Фонд информационных и связных технологий (ИСТ)	Выполнена.

---

\* Пример в скобках обозначает страницу в Дос 9848, на которой приведена соответствующая резолюция.

**Резолюция А36-17. Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что меры по переходу к новой политике в области технического сотрудничества принимаются и что в резолюции А33-21, подтвержденной резолюцией А35-20, Совету поручалось подготовить для рассмотрения Ассамблеей сводную резолюцию, касающуюся всех видов деятельности и программ в области технического сотрудничества,

1. *постановляет,* что прилагаемые к настоящей резолюции добавления представляют собой сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи;

2. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюции А16-7, А24-17, А26-16, А27-18, А27-20, А35-20 и А35-21.

**ДОБАВЛЕНИЕ А**

**Программа технического сотрудничества ИКАО**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что рост и совершенствование гражданской авиации могут внести важный вклад в экономическое развитие государств,

*принимая во внимание,* что гражданская авиация играет важную роль в техническом, экономическом, социальном и культурном развитии всех стран, и особенно развивающихся стран, а также в их субрегиональном, региональном и глобальном сотрудничестве,

*принимая во внимание,* что ИКАО может оказывать помощь государствам в развитии их гражданской авиации и в то же время способствовать реализации ее стратегических целей,

*принимая во внимание,* что резолюция 222 (IX)А Экономического и Социального Совета Организации Объединенных Наций от 15 августа 1949 года, утвержденная резолюцией Генеральной Ассамблеи от 16 ноября 1949 года и одобренная резолюцией А4-20 Ассамблеи ИКАО, поручила всем организациям системы Организации Объединенных Наций в полном объеме участвовать в расширенной программе технической помощи для целей экономического развития и что ИКАО как специализированное учреждение Организации Объединенных Наций в области гражданской авиации в 1951 году начала осуществление проектов технического сотрудничества, финансируемых со специального счета Организации Объединенных Наций для технической помощи, открытого в соответствии с вышеупомянутой резолюцией,

*принимая во внимание,* что в связи с образованием большого дефицита в период 1983–1995 гг. потребовалось определить новую политику в области технического сотрудничества и новую организационную структуру Управления технического сотрудничества,

*принимая во внимание,* что осуществление новой политики в области технического сотрудничества, одобренной 31-й сессией Ассамблеи и основанной на постепенной реализации концепции "кадрового костяка", интеграции Управления технического сотрудничества в структуру

Организации и создании механизма финансирования реализации целей ИКАО, а также на новой организационной структуре Управления технического сотрудничества, введенной в 1990-е годы, позволило значительно уменьшить расходы и существенно улучшить финансовое положение Программы технического сотрудничества,

*принимая во внимание*, что цели новой политики подчеркивают важную роль Программы технического сотрудничества в деле выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и аэронавигационных планов (АНП) ИКАО, а также в развитии инфраструктуры гражданской авиации и людских ресурсов развивающихся стран, нуждающихся в помощи ИКАО,

*принимая во внимание*, что резолюция А35-21 призвала Совет и Генерального секретаря принять структуру и механизм, предусматривающие использование ориентированной на коммерческие принципы практики, обеспечивающей плодотворное сотрудничество с партнерами по финансированию и государствами-получателями,

*принимая во внимание*, что Совет согласился с необходимостью предоставления Управлению технического сотрудничества большей оперативной гибкости при осуществлении надлежащего надзора и контроля за деятельностью в области технического сотрудничества,

*принимая во внимание*, что вся деятельность Организации в области технического сотрудничества должна по-прежнему основываться на принципе возмещения затрат и должны приниматься меры по сведению к минимуму, насколько это возможно, административных и оперативных расходов,

*принимая во внимание*, что стандартизация и контроль за выполнением SARPS остаются важными функциями Организации и повышается роль ИКАО в обеспечении выполнения и оказании поддержки Договаривающимся государствам,

#### *Программа технического сотрудничества*

1. *признает* важную роль Программы технического сотрудничества в содействии достижению стратегических целей Организации;

2. *подтверждает*, что Программа технического сотрудничества, осуществляемая в рамках правил, положений и процедур ИКАО, является постоянным приоритетным видом деятельности ИКАО, дополняя функции Регулярной программы по оказанию государствам поддержки в эффективном выполнении SARPS и АНП, а также в развитии инфраструктуры их администраций гражданской авиации и людских ресурсов;

3. *подтверждает*, что в рамках имеющихся финансовых возможностей следует укрепить Программу технического сотрудничества ИКАО на уровне региональных бюро и полевого уровне, с тем чтобы предоставить Управлению технического сотрудничества возможность более действенно и эффективно исполнять свою роль при том условии, что не будут увеличиваться расходы на проекты;

4. *подтверждает*, что Управление технического сотрудничества является одним из основных средств оказания ИКАО помощи государствам в устранении недостатков в области гражданской авиации на благо всего международного сообщества гражданской авиации;

5. *заявляет*, что улучшения координации деятельности ИКАО в области технического сотрудничества следует добиваться путем четкого разграничения полномочий и функциональных обязанностей каждого управления и расширения сотрудничества, а также за счет более тесной координации Программы технического сотрудничества и других программ оказания помощи ИКАО в целях предотвращения дублирования и избыточности;

6. *подтверждает*, что в случае возникновения финансового дефицита в Фонде расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) по итогам любого финансового года такой дефицит должен вначале покрываться из накопленного излишка в Фонде АОС, а обращение за помощью в бюджет Регулярной программы будет являться крайней мерой;

7. *порукает* Генеральному секретарю внедрить меры повышения эффективности, направленные на постепенное снижение расходов на административное обеспечение, относимых на счет проектов по линии технического сотрудничества;

#### *ИКАО как признанное учреждение в области гражданской авиации*

8. *рекомендует* государствам-донорам, финансирующим учреждениям и другим партнерам по обеспечению области развития, включая авиационную отрасль и частный сектор, по мере возможности отдавать предпочтение ИКАО для определения, разработки, анализа, осуществления и оценки проектов технической помощи в области гражданской авиации и *просит* Генерального секретаря продолжать контакты с такими организациями и с потенциальными государствами-получателями на предмет выделения средств на развитие гражданской авиации с использованием ИКАО в качестве учреждения-исполнителя;

9. *рекомендует* Договаривающимся государствам, имеющим двусторонние или другие поддерживаемые правительства программы помощи, рассмотреть вопрос о целесообразности использования Программы технического сотрудничества ИКАО с целью оказания содействия в осуществлении своих программ помощи в области гражданской авиации;

#### *Расширение деятельности ИКАО в области технического сотрудничества*

10. *подтверждает*, что при переходе к ориентированной на коммерческие принципы практике в деятельности Управления технического сотрудничества необходимо обеспечивать поддержание хорошей репутации ИКАО;

11. *подтверждает* необходимость распространения осуществляемого ИКАО технического сотрудничества на негосударственные организации (публичные или частные), непосредственно задействованные в гражданской авиации, в осуществлении стратегических целей ИКАО, при этом такая помощь должна охватывать, наряду с прочим, те виды деятельности, которые традиционно осуществлялись национальными администрациями гражданской авиации и которые в определенной степени приватизируются, когда государство, тем не менее, будет по-прежнему нести ответственность по Чикагской конвенции за качество предоставляемого обслуживания и его соответствие SARPS ИКАО, и *порукает* Генеральному секретарю информировать причастные полномочные органы гражданской авиации о технических аспектах проекта сразу же после начала переговоров с негосударственными организациями;

12. *подтверждает*, что ИКАО следует расширить предоставляемые по запросу услуги в области технического сотрудничества негосударственным организациям (публичным и частным),



которые выполняют в Договаривающихся государствах проекты в области гражданской авиации, направленные на повышение безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности международного воздушного транспорта, и *порукает* Генеральному секретарю рассматривать в индивидуальном порядке просьбы от таких организаций о предоставлении помощи ИКАО в традиционных областях технического сотрудничества, уделяя особое внимание соответствию проектов SARPS ИКАО и, в зависимости от обстоятельств, соответствующим национальным принципам и нормативным положениям, обнаруженным государством-получателем;

#### *Соглашения о техническом сотрудничестве*

13. *подтверждает*, что ИКАО при осуществлении своей Программы технического сотрудничества использует соглашения о целевых фондах (ЦФ), соглашения об управленческом обслуживании (СУО), Службу закупок для гражданской авиации (СЗГА) и другие рамочные соглашения и механизмы финансирования, которые могут потребоваться для оказания максимального содействия заинтересованным сторонам, осуществляющим проекты гражданской авиации;

14. *отмечает* с удовлетворением инициативу государств по более активному использованию этих механизмов для получения технической и эксплуатационной помощи в области гражданской авиации.

## **ДОБАВЛЕНИЕ В**

### **Финансирование Программы технического сотрудничества**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что финансовых средств, выделяемых на оказание технической помощи в области гражданской авиации, недостаточно для удовлетворения потребностей гражданской авиации, особенно в развивающихся странах,

*принимая во внимание*, что администрации гражданской авиации наименее развитых стран в первую очередь нуждаются в наибольшей поддержке, при этом более всего полагаясь на финансовые учреждения и отраслевые организации в обеспечении финансирования своих проектов технического сотрудничества,

*принимая во внимание*, что финансирование по линии ПРООН в основном направлено на развитие секторов, не относящихся к гражданской авиации, и финансовый вклад ПРООН в деятельность гражданской авиации значительно снизился до уровня, составляющего менее 1% от объема Программы технического сотрудничества ИКАО, хотя ПРООН по-прежнему оказывает ИКАО административную поддержку на местном уровне,

*принимая во внимание*, что быстрое техническое развитие в гражданской авиации требует от развивающихся стран значительных расходов на авиационные наземные средства, чтобы быть на уровне этого развития, и обуславливает постоянный рост потребностей в подготовке национального авиационного персонала, для удовлетворения которых они не располагают финансовыми ресурсами и учебными средствами,

*принимая во внимание*, что Ассамблея ввела механизм финансирования реализации целей ИКАО, предназначенный для мобилизации дополнительных ресурсов на проекты технического сотрудничества, которые считаются необходимыми для поддержки внедрения SARPS и средств и служб, указанных в АНП, а также для выполнения связанных с проверками рекомендаций и устранения выявленных недостатков,

*принимая во внимание*, что финансирующие учреждения ожидают от тех, кто осуществляет финансируемые ими проекты, быстрой и эффективной реализации проектов, а также предоставления в реальном времени подробной информации о ходе выполнения и финансирования проектов,

*принимая во внимание*, что Ассамблея учредила Международный механизм финансирования в целях безопасности полетов для стимулирования добровольных вкладов в проекты, нацеленные на устранение недостатков в области безопасности полетов,

1. *признает и поощряет* действия, предпринятые Советом в области технической помощи, которая эффективно оказывается в рамках имеющихся ограниченных средств и с использованием всех имеющихся надлежащих источников и механизмов финансирования;

2. *предлагает* финансирующим учреждениям, государствам-донорам и другим партнерам по обеспечению развития, включая отраслевые структуры и частный сектор, придать более высокую приоритетность развитию подсектора воздушного транспорта в развивающихся странах и *порукает* Президенту Совета, Генеральному секретарю и Секретариату активизировать свои контакты с ПРООН в целях увеличения ее вклада в проекты по линии технического сотрудничества ИКАО;

3. *обращает внимание* финансирующих учреждений, государств-доноров и других партнеров по обеспечению развития на тот факт, что ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, занимающимся гражданской авиацией, и как таковое признается Организацией Объединенных Наций компетентным органом в деле осуществления технического сотрудничества с развивающимися странами по проектам в области гражданской авиации;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, сотрудничающим с источниками финансирования, обращать внимание своих представителей в этих организациях на желательность предоставления помощи по проектам в области гражданской авиации, особенно если они необходимы для обеспечения жизненно важной инфраструктуры воздушного транспорта и/или экономического развития страны;

5. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам придавать высокую степень приоритетности развитию гражданской авиации и при изыскании для этих целей внешних источников получения помощи посредством контактов на соответствующем правительственном уровне оговаривать с финансирующими учреждениями, что они хотели бы привлечь ИКАО в качестве учреждения-исполнителя проектов в области гражданской авиации, осуществление которых может финансироваться;

6. *поощряет* действия развивающихся стран по изысканию средств на развитие их гражданской авиации из всех надлежащих источников в добавление к средствам, поступающим по линии национальных бюджетов, финансирующих учреждений, государств-доноров и других партнеров по обеспечению развития, с тем чтобы такое развитие могло осуществляться максимально быстрыми темпами;

7. *признает*, что взносы их внебюджетных источников позволят Программе технического сотрудничества расширять представление государствам услуг, связанных с обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности гражданской авиации, тем самым дополнительно способствуя достижению стратегических целей, в частности выполнению SARPS и устранению недостатков, выявленных в ходе проверок;

8. *уполномочивает* Генерального секретаря получать от имени Программы технического сотрудничества финансовые взносы и взносы в натуральном выражении на проекты технического сотрудничества, включая добровольные взносы в виде стипендий, учебного оборудования и средств на обучение, от государств, финансирующих учреждений и из других публичных и частных источников и выступать в качестве посредника между государствами в вопросах предоставления стипендий и учебного оборудования;

9. *настоятельно рекомендует* тем государствам, которые располагают соответствующими возможностями, выделять Программе технического сотрудничества ИКАО дополнительные средства наличными или в натуральном выражении для предоставления стипендий в области гражданской авиации;

10. *призывает* государства и других партнеров по обеспечению развития, включая отраслевые структуры и частный сектор, вносить вклад в механизм финансирования реализации целей ИКАО, который позволяет им участвовать в осуществлении проектов ИКАО в области гражданской авиации;

11. *просит* Совет предоставлять развивающимся странам консультации и помощь в получении поддержки со стороны финансирующих учреждений, государств-доноров и других партнеров по обеспечению развития в осуществлении таких региональных и субрегиональных программ ИКАО в области безопасности полетов и авиационной безопасности, как программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и сохранению летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) и Совместная программа по авиационной безопасности (CASP).

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Осуществление Программы технического сотрудничества

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что целью ИКАО является обеспечение безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации во всем мире,

*принимая во внимание*, что осуществление проектов технического сотрудничества дополняет деятельность по достижению стратегических целей ИКАО по линии Регулярной программы,

*принимая во внимание*, что Договаривающиеся государства все чаще обращаются к ИКАО за предоставлением консультаций и помощи в выполнении SARPS и развитии их гражданской авиации путем укрепления их администраций, модернизации их инфраструктуры и развития их людских ресурсов,

*принимая во внимание* необходимость предпринятия в срочном порядке эффективных последующих и корректирующих действий по итогам проверок по линии Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) и Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) для оказания государствам помощи в устранении выявленных недостатков,

*принимая во внимание*, что финансирование Программы технического сотрудничества из внебюджетных источников позволяет ИКАО через ее Управление технического сотрудничества предоставлять первоначальную поддержку государствам, которым требуется помощь в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок по линии УППКБП и УППАБ,

*принимая во внимание*, что осуществление Управлением технического сотрудничества или любой другой третьей стороной за рамками ИКАО проектов в соответствии с SARPS ИКАО позволяет значительно повысить безопасность полетов, авиационную безопасность и эффективность гражданской авиации во всем мире,

*принимая во внимание*, что оценки ex-post facto могут представлять собой ценный инструмент для определения воздействия проектов на авиацию и планирования будущих проектов,

*принимая во внимание*, что негосударственные организации (публичные и частные), выполняющие проекты для Договаривающихся государств в области гражданской авиации, все чаще обращаются в ИКАО через Управление технического сотрудничества за рекомендациями и помощью в традиционных областях технического сотрудничества для обеспечения соблюдения SARPS ИКАО при осуществлении проектов,

1. *обращает внимание* Договаривающихся государств, испрашивающих помощь, на преимущества, которые могут быть получены от осуществления четко определенных проектов, основанных на планах развития гражданской авиации;

2. *обращает внимание* Договаривающихся государств на помощь, предоставляемую ИКАО в рамках таких субрегиональных и региональных проектов, как COSCAP и CASP, и *настоятельно рекомендует* Совету и впредь придавать высокий приоритет организации и осуществлению таких проектов через Программу технического сотрудничества ввиду больших преимуществ, которые могут быть получены от таких проектов;

3. *настоятельно рекомендует* государствам предоставлять высокий приоритет подготовке своего национального технического, эксплуатационного и управленческого персонала гражданской авиации путем разработки всеобъемлющей программы подготовки и *напоминает* государствам о важности выделения достаточных ассигнований на такую подготовку и о необходимости надлежащего стимулирования дальнейшей работы такого персонала в соответствующих областях после завершения подготовки;

4. *поощряет* согласованные усилия государств по дальнейшему развитию существующих учебных центров и поддержке региональных учебных центров, находящихся в их районах, для продвинутой подготовки их национального персонала гражданской авиации, если такая подготовка не осуществляется на национальном уровне, с тем чтобы способствовать созданию в таких регионах систем подготовки на основе самообеспечения;

5. *настоятельно рекомендует* государствам, получающим помощь через ИКАО, избегать задержек в осуществлении проектов путем обеспечения своевременного принятия решений в

отношении экспертов, подготовки и компонентов закупок в соответствии с условиями проектных соглашений;

6. *обращает внимание* Договаривающихся государств на Службу закупок для гражданской авиации (СЗГА), созданную в ИКАО с целью оказания помощи развивающимся странам в закупке дорогостоящего оборудования для гражданской авиации и заключении контрактов на техническое обслуживание;

7. *просит* Договаривающиеся государства, и в частности развивающиеся страны, поощрять подачу заявлений имеющими данную квалификацию техническими экспертами о включении их в картотеку экспертов Программы технического сотрудничества ИКАО;

8. *поощряет* использование государствами предлагаемых Управлением технического сотрудничества на основе возмещения расходов услуг по обеспечению качества в связи с надзором за проектами, осуществляемыми третьими сторонами вне Программы технического сотрудничества ИКАО, включая рассмотрение их соответствия SARPS ИКАО;

9. *призывает* государства и доноров предусмотреть, обеспечив финансирование, оценки ex-post facto результатов их проектов в области гражданской авиации в качестве составного элемента планирования и реализации проектов.

#### **Резолюция А36-18. Финансовые взносы для осуществления Плана действий в области авиационной безопасности**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу общей безопасности,

*принимая во внимание,* что угроза террористических актов, незаконный захват воздушных судов и другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, включая акты, направленные на уничтожение воздушных судов, а также акты, направленные на использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения, серьезно сказываются на безопасности, эффективности и регулярности международной гражданской авиации, ставят под угрозу жизнь людей, находящихся на борту воздушного судна и на земле, и подрывают веру народов мира в безопасность международной гражданской авиации,

*ссылаясь* на свою резолюцию А35-10,

*одобряя* принятый Советом План действий в области авиационной безопасности, предусматривающий срочное рассмотрение новых и возникающих угроз гражданской авиации, в частности учреждение Универсальной программы ИКАО по проведению проверок в сфере авиационной безопасности, касающейся, среди прочего, организации системы безопасности в аэропортах и программ обеспечения безопасности гражданской авиации, проведение оценки адекватности существующих конвенций по авиационной безопасности и пересмотр программы ИКАО в области авиационной безопасности, включая Приложение 17 и другие связанные с ней Приложения к Конвенции,

*будучи убежденной*, что авиационная безопасность остается крайне важной и приоритетной программой ИКАО и что в следующем трехлетнем периоде необходимо будет создавать и осуществлять программы работы с целью решения вопросов, определенных в резолюции А35-10 Ассамблеи,

*отмечая*, что Генеральный секретарь включил около 50 % расходов на План действий в области авиационной безопасности в бюджет Регулярной программы и что ввиду бюджетных и финансовых трудностей финансовые средства, требуемые для осуществления программы работы в области авиационной безопасности, не могут быть полностью включены в бюджет Регулярной программы на 2008–2010 гг.,

1. *выражает* свою признательность Договаривающимся государствам за их добровольные взносы на осуществление Плана действий в области авиационной безопасности в течение трехлетнего периода 2008–2010 гг. в виде людских и финансовых ресурсов, объем которых к концу 2008 года предположительно составит не менее 4,6 млн долл. США;
2. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства как можно скорее, желательно одновременно с уплатой начисленного за 2008 год взноса, делать добровольные взносы для финансирования реализации Плана действий в области авиационной безопасности, рекомендуемый уровень которых будет основан на шкале взносов, утвержденной Ассамблеей для регулярного бюджета по программам;
3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства заранее объявлять о добровольных взносах и вносить эти взносы в начале 2008 года в целях обеспечения надлежащего планирования и реализации Плана действий в области авиационной безопасности;
4. *настоятельно рекомендует* Совету поддержать долгосрочную стабильность Плана действий в области авиационной безопасности посредством постепенного включения соответствующих финансовых потребностей в бюджет Регулярной программы и соответственно *просит* Генерального секретаря внести конкретные предложения, касающиеся их полного включения в бюджет по программам на 2011–2013 годы;
5. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А35-10 Ассамблеи.

### **Резолюция А36-19. Угроза гражданской авиации, создаваемая переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК)**

*Ассамблея,*

*выражая глубокую обеспокоенность* глобальной угрозой гражданской авиации, которую представляют террористические акты, в частности угрозой, связанной с использованием переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК), других систем ракет "земля – воздух", легких вооружений и реактивных гранат,

*напоминая* о резолюциях 61/66 "Незаконная торговля стрелковым оружием и легкими вооружениями во всех ее аспектах", 60/77 "Предотвращение незаконной передачи переносных зенитно-ракетных комплексов, несанкционированного доступа к ним и их несанкционированного использования", 61/71 "Оказание государствам помощи в пресечении незаконного оборота и в сборе стрелкового оружия и легких вооружений" и 60/288 "Глобальная контртеррористическая

стратегия Организации Объединенных Наций" Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание* Международный документ, позволяющий государствам своевременно и надежно выявлять и отслеживать незаконные стрелковое оружие и легкие вооружения (А/60/88), Вассенаарское соглашение о контроле над экспортом обычных вооружений, товаров и технологий двойного назначения; элементы контроля за экспортом ПЗРК и Межамериканскую конвенцию по борьбе с незаконным изготовлением и незаконным оборотом огнестрельного оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ и других связанных с ними материалов,

*с удовлетворением отмечая* постоянные усилия других международных и региональных организаций, направленные на выработку более всеобъемлющего и согласованного ответа на угрозу гражданской авиации, создаваемую ПЗРК,

*признавая*, что конкретная угроза, создаваемая ПЗРК, требует всеобъемлющего подхода и ответственной политики со стороны государств,

1. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам принять необходимые меры по осуществлению строгого и эффективного контроля над импортом, экспортом, передачей или повторной передачей и управлением запасами ПЗРК и над соответствующим обучением и технологиями, а также по ограничению передачи возможностей производства ПЗРК;

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

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

4. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам выполнить положения Международного документа, позволяющего государствам своевременно и надежно выявлять и отслеживать незаконные стрелковое оружие и легкие вооружения, рассматриваемого в резолюции 61/66 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о незаконной торговле 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;

6. *порукает* Совету просить Генерального секретаря осуществлять постоянный мониторинг угрозы гражданской авиации, создаваемой ПЗРК, и на постоянной основе разрабатывать меры противодействия этой угрозе и периодически обращаться к Договаривающимся государствам с просьбой информировать Организацию о положении с реализацией резолюции и мерах, принятых по выполнению ее требований;

7. *объявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А35-11.

**Резолюция А36-20. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства**

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что в резолюции 35-9 Ассамблея решила принимать на каждой сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства,

*принимая во внимание,* что Ассамблея рассмотрела предложения Совета о внесении поправок в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в резолюции 35-9, добавления с А по Н включительно, и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 36-й сессии,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* просить Совет представлять для рассмотрения на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

3. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-9.

## **ДОБАВЛЕНИЕ А**

### **Общая политика**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу общей безопасности,

*принимая во внимание,* что акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации превратились в основную угрозу ее безопасному и упорядоченному развитию,

*принимая во внимание,* что угроза террористических актов, включая угрозу, которую представляет собой использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения, возможность применения против воздушных судов переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК), других систем ракет "земля – воздух", легкого оружия и реактивных гранат, или пронос на борт жидкостей, гелей и аэрозолей в качестве компонентов самодельных взрывных устройств,



незаконный захват воздушных судов, нападения на авиационные объекты и другие акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, серьезно сказываются на безопасности, эффективности и регулярности международной гражданской авиации, ставя под угрозу жизнь людей, находящихся на борту воздушных судов и на земле, и подрывая веру народов мира в безопасность международной гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что все акты незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации являются тяжким преступлением и нарушением международного права,

*напоминая* о резолюциях А33-1 и А35-11 Ассамблеи и рекомендации проходившей в феврале 2002 года Конференции по авиационной безопасности на уровне министров,

*отмечая* действия, предпринятые Советом, в частности принятие в июне 2002 года Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности и введение новых превентивных мер, укрепление средств, имеющихся у Организации, в целях противодействия новым и возникающим угрозам гражданской авиации,

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

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

3. *вновь подтверждает*, что Международная организация гражданской авиации и Договаривающиеся государства должны и впредь придавать вопросам авиационной безопасности наивысший приоритет и выделять необходимые ресурсы;

4. *призывает* все Договаривающиеся государства подтвердить свою решительную поддержку последовательной политики ИКАО, принимая самые эффективные меры на индивидуальной основе и в сотрудничестве с другими государствами для предотвращения актов незаконного вмешательства и наказания лиц, совершивших, планировавших, спонсировавших любые такие акты и финансировавших участников преступного сговора;

5. *вновь подтверждает* ответственность ИКАО по содействию последовательному и единообразному решению вопросов, которые могут возникнуть между Договаривающимися государствами в областях, затрагивающих безопасную и упорядоченную работу международной гражданской авиации во всем мире;

6. *порукает* Совету продолжать на первоочередной основе свою работу относительно мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, в частности реализацию Плана действий ИКАО в области авиационной безопасности, и обеспечивать, чтобы эта работа выполнялась с наивысшей эффективностью и ответственностью;

7. *приветствует* 48-процентное включение Плана действий в области авиационной безопасности в Регулярный бюджет и просит Совет рассматривать полное включение в качестве важного параметра при подготовке бюджета на трехлетний период 2011–2013 гг.;

8. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства продолжать поддерживать План действий ИКАО в области авиационной безопасности путем подписания с Организацией меморандума о добровольном финансировании, поскольку полная реализация этого

плана по-прежнему будет зависеть от добровольных взносов до тех пор, пока он не будет полностью включен в Регулярный бюджет.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

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

#### *а) Международные юридические документы*

*Ассамблея,*

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

*1. настоятельно призывает Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, стать участниками Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 1963 год), Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 1970 год), Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1971 год) и Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, и Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 1991 год). Перечень государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводится на сайте [www.icao.int](http://www.icao.int) в разделе ICAO Treaty Collection;*

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

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

*б) Принятие национального законодательства и заключение соответствующих соглашений*

*Ассамблея,*

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

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

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ С**

### **Технические меры по обеспечению безопасности**

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание,* что машиночитываемые проездные документы укрепляют безопасность, повышая целостность документов, удостоверяющих личность путешественников и членов экипажа;

*принимая во внимание,* что такие машиночитываемые проездные документы позволяют осуществлять сотрудничество между государствами на высоком уровне для усиления противодействия злоумышленному использованию паспортов, включая подделку или фальсификацию паспортов, использование действительных паспортов самозванцами, использование просроченных или аннулированных паспортов и использование паспортов, полученных обманом путем,

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

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

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

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

2. *просит* Совет в дополнение к мандату Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ), вытекающему из *Конвенции о маркировке 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 предотвращения актов незаконного вмешательства, в частности такие меры, которые требуются или рекомендуются Приложением 17 к Конвенции о международной гражданской авиации, а также те меры, которые рекомендованы Советом;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по внедрению существующих Стандартов, 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 веб-сайте ограниченного доступа в ИКАО;

5. *поощряет* продвижение Договаривающимися государствами вопросов авиационной безопасности как основополагающей составляющей национальных, социальных и экономических приоритетов, планирования и деятельности;

6. *призывает* Договаривающиеся государства, в рамках осуществления их суверенитета, сводить к минимуму нарушения воздушных путешествий, вызванные путаницей и непоследовательным толкованием стандартов, путем сотрудничества и координации действий с целью последовательного, эффективного и действенного выполнения положений SARPS и инструктивного материала и путем своевременного предоставления пассажирам доступной информации;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, начать выпускать только машиночитываемые паспорта в соответствии со спецификациями части 1 документа Дос 9303 не позднее 1 апреля 2010 года;

8. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю:

- a) обеспечить, чтобы положения Приложения 17 и Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" были взаимно совместимыми и дополняли друг друга, не ставя под угрозу эффективность мер безопасности;
- b) когда это уместно, включать в повестку дня совещаний ИКАО вопросы, касающиеся авиационной безопасности;
- c) созывать региональные семинары по авиационной безопасности по просьбе соответствующих государств;
- d) разрабатывать и обновлять учебную программу ИКАО по авиационной безопасности и учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ);
- e) курировать и развивать сеть учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в целях поддержания учебных стандартов и обеспечения надлежащего уровня сотрудничества;
- f) продолжать анализировать потенциальные угрозы гражданской авиации и надлежащие превентивные меры, в том числе в отношении доступа персонала на охраняемые объекты, угроз неохранным зонам, ПЗРК, качественного досмотра пассажиров, багажа и грузов, защищенных каналов поставок и поставщиков услуг;

9. *предлагает* Совету поручить Генеральному секретарю обновлять и изменять через соответствующие промежутки времени Руководство по безопасности и при необходимости разработать новый инструктивный материал, в том числе подробный инструктивный материал по жидкостям, аэрозолям и гелям, с целью помочь Договаривающимся государствам в реагировании на возникновение угрозы авиации и претворении в жизнь требований и процедур, касающихся безопасности гражданской авиации.

10. *предлагает* Совету поручить Группе экспертов в ускоренном порядке пересмотреть круг своих обязанностей и основополагающих процедур в целях устранения очевидных препятствий способности Группы экспертов рассматривать весь спектр связанных с авиационной безопасностью вопросов.

## **ДОБАВЛЕНИЕ D**

### **Действия государств в отношении акта незаконного вмешательства**

- a) *Акты незаконного вмешательства*

*Ассамблея,*

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

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

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

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

1. *выражает* обеспокоенность по поводу вызовов в области безопасности гражданской авиации, связанных с новыми и возникающими угрозами и изменением способов осуществления актов незаконного вмешательства;

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

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

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства предоставлять помощь воздушному судну, подвергнутому акту незаконного захвата, включая предоставление аэронавигационных средств, средств обслуживания воздушного движения и разрешения на посадку;

5. *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;

6. *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;

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

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

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

б) *Представление информации об актах незаконного вмешательства*

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что представляемые государствами официальные отчеты об актах незаконного вмешательства должны содержать надежную информацию и являются основой для оценки и анализа этих актов,

1. *с обеспокоенностью отмечает,* что государства, подвергшиеся актам незаконного вмешательства, зачастую не предоставляют Совету официальные отчеты о таких актах;

2. *настоятельно призывает* государства выполнять свои обязательства в соответствии со статьей 11 Гагской конвенции и статьей 13 Монреальской конвенции, а также в соответствии с Приложением 17 и как можно скорее сообщать Совету после случаев незаконного вмешательства всю соответствующую информацию, требуемую этими статьями и SARPS, для того чтобы Секретариат мог хранить точную и полную информацию и анализировать тенденции и возникающие угрозы гражданской авиации;

3. *предлагает* Совету поручить Генеральному секретарю в течение разумного периода времени после даты конкретного случая незаконного вмешательства обращаться к соответствующим государствам с просьбой о направлении в Совет в рамках своего национального законодательства всей соответствующей информации о таком случае, включая, в частности, информацию, относящуюся к выдаче или другим процессуальным действиям.

4. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю совместно с Группой экспертов по авиационной безопасности отслеживать, подбирать, выверять и анализировать представленные данные об актах незаконного вмешательства, информировать государства о тенденциях, потенциальных и возникающих угрозах и разрабатывать соответствующий инструктивный материал для противодействия новым и возникающим угрозам.

## **ДОБАВЛЕНИЕ Е**

### **Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) обеспечивает успешное выполнение мандата, предусмотренного добавлением Е резолюции А35-9 Ассамблеи,

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

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

*напоминая,* что основную ответственность за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации несут Договаривающиеся государства,

*напоминая*, что 35-я сессия Ассамблеи поручила Генеральному секретарю продолжать осуществление УППАБ, предусматривающей проведение ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности во всех Договаривающихся государствах,

*принимая во внимание*, что реализация УППАБ доказывает свое предназначение в качестве эффективного инструмента выявления проблем авиационной безопасности и выработки рекомендаций по их решению и что эта программа обеспечивает повышение уровня внедрения Стандартов ИКАО в области безопасности,

*принимая во внимание* указания, данные Советом ИКАО в ходе его 176-й сессии относительно руководящих принципов проведения в будущем проверок состояния авиационной безопасности после завершения в конце 2007 года первоначального цикла проверок УППАБ,

*признавая*, что эффективная реализация планов корректирующих действий государств по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок, является составным и критически важным элементом процесса проверок и достижения общей цели, предусматривающей повышение уровня авиационной безопасности во всем мире,

*признавая*, что продолжение УППАБ необходимо для создания взаимного доверия между Договаривающимися государствами относительно уровня авиационной безопасности и содействия надлежащему выполнению Стандартов по авиационной безопасности,

*признавая* важность согласованной стратегии взаимодействия с государствами, у которых выявлены существенные недостатки в области соблюдения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО, и принимая во внимание создание Комиссии Секретариата высокого уровня по рассмотрению результатов проверок для оказания помощи Совету в выполнении своих обязанностей,

1. *с удовлетворением отмечает*, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) зарекомендовала себя как эффективное средство выявления проблем в области авиационной безопасности и предоставления рекомендаций по их решению;

2. *выражает* свою признательность Договаривающимся государствам за сотрудничество в процессе проведения проверок и предоставлении экспертов по авиационной безопасности, сертифицируемых в качестве проверяемых в рамках УППКБ и используемых на краткосрочной основе при проведении проверок;

3. *просит* Совет, руководствуясь принципом универсальности, обеспечить продолжение реализации УППАБ после завершения первоначального цикла проверок в конце 2007 года, учитывая при этом, что не все государства необходимо проверять с одинаковой периодичностью, уделять, по возможности, основное внимание готовности государств осуществлять соответствующий надзор на национальном уровне за деятельностью по обеспечению авиационной безопасности посредством внедрения критических элементов системы надзора в сфере авиационной безопасности и обеспечить охват будущими проверками соответствующих положений Приложения 9 "Упрощение формальностей", касающихся авиационной безопасности;

4. *просит* Совет обеспечить, чтобы оценка реализации планов корректирующих действий и впредь осуществлялась посредством проведения контрольных проверок или использования других средств;



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

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

7. *порукает* Совету рассмотреть вопрос об обеспечении в ограниченных масштабах транспарентности результатов проводимых ИКАО проверок в сфере авиационной безопасности, надлежащим образом учитывая при этом потребность государств в получении информации о неустраненных проблемах в области авиационной безопасности – с одной стороны, и необходимость избегать широкой огласки закрытой информации о безопасности – с другой стороны;

8. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи общий доклад о ходе выполнения УППАБ.

## **ДОБАВЛЕНИЕ F**

### **Помощь государствам в осуществлении технических мер по защите международной гражданской авиации**

*Ассамблея,*

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

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

1. *предлагает* Совету просить Генерального секретаря осуществлять содействие и координацию помощи и поддержки государствам, нуждающимся в совершенствовании надзора в сфере авиационной безопасности и повышении безопасности в аэропортах согласно отчетам о проверках в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ);

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

3. *предлагает* Договаривающимся государствам рассмотреть вопрос о запросе помощи по линии Отдела поддержки внедрения и развития (ISD), других международных организаций, таких как Программа развития Организации Объединенных Наций и Программа технического

сотрудничества, для удовлетворения своих потребностей в области технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;

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

5. *настоятельно рекомендует* всем государствам, которые располагают такими возможностями, увеличить техническую, финансовую и материальную помощь странам, нуждающимся в такой помощи для повышения авиационной безопасности, в рамках полностью согласованных двусторонних и многосторонних действий по линии программы ISD ИКАО;

6. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам использовать учебные центры по авиационной безопасности (УЦАБ) для подготовки кадров в области авиационной безопасности;

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

## ДОБАВЛЕНИЕ G

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

*Ассамблея,*

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

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

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

1. *признает,* что успеха в устранении угроз гражданской авиации можно добиться только на базе совместных усилий всех заинтересованных сторон и тесного рабочего взаимодействия между национальными учреждениями и органами регулирования авиационной безопасности во всех Договаривающихся государствах;

2. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства включать в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью по авиационной безопасности,

учитывая типовую статью, принятую Советом 25 июня 1986 года, и типовое соглашение, принятое Советом 30 июня 1989 года;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, включиться в сеть координационных центров (КЦ) по авиационной безопасности, созданную для передачи сообщений о непосредственной угрозе деятельности гражданского воздушного транспорта, в целях обеспечения в каждом государстве сети координаторов по безопасности международной авиации;

4. *настоятельно призывает* Совет содействовать, через Региональные бюро, реализации инициатив, позволяющих создать технологические платформы для обмена информацией по авиационной безопасности между Договаривающимися государствами;

5. *рекомендует* Совету и впредь:

- a) обобщать имеющийся опыт сотрудничества государств по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации;
- b) анализировать различные обстоятельства и тенденции, связанные с предотвращением угроз международной гражданской авиации в различных регионах мира;
- c) подготавливать рекомендации об усилении мер по предупреждению и предотвращению таких актов незаконного вмешательства;

6. *предлагает* Совету предпринимать с необходимой срочностью и оперативностью действия по рассмотрению новых и возникающих угроз гражданской авиации и в целях смягчения последствий любых нарушений воздушных поездок в результате путаницы или непоследовательного внедрения или толкования необходимых мер путем содействия единым и последовательным мерам со стороны государств и поощрения эффективного информационного общения государств с пассажирами.

## ДОБАВЛЕНИЕ Н

### **Международное и региональное сотрудничество в области обеспечения авиационной безопасности**

*Ассамблея,*

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

1. *предлагает* Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международному агентству по атомной энергии (МАГАТЭ), Международной организации уголовной полиции (ИКПО/ИНТЕРПОЛ), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Управлению Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК), Всемирному почтовому союзу (ВПС), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международному совету аэропортов (МСА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и другим заинтересованным сторонам

продолжать сотрудничество с ИКАО в максимально возможных масштабах для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

2. *порукает* Совету принять во внимание инициативу группы G8, касающуюся безопасности и упрощения международных поездок (SAFTI), и продолжать сотрудничество с этой группой и другими соответствующими группами государств, такими как Азиатско-Тихоокеанская ассоциация экономического сотрудничества (Инициатива по обеспечению безопасности торговли в Азиатско-Тихоокеанском регионе (STAR)), в работе, связанной с разработкой контрмер против угрозы, создаваемой переносными зенитно-ракетными комплексами (ПЗРК), и поощрять их выполнение всеми Договаривающимися государствами;

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

### **Резолюция А36-21. Предотвращение интродукции инвазивных чужеродных видов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что мировое сообщество все в большей степени осознает угрозу биологическому разнообразию, создаваемую инвазивными чужеродными видами,

*принимая во внимание,* что международные перевозки, включая гражданские воздушные перевозки, представляют собой один из возможных путей интродукции инвазивных чужеродных видов,

*принимая во внимание,* что Конвенция о биологическом разнообразии, Глобальная программа по инвазивным видам и другие межправительственные и неправительственные международные организации в настоящее время разрабатывают способы эффективной оценки и решения проблемы чужеродных видов, которые представляют собой угрозу экосистемам, средам обитания и видам,

1. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства содействовать усилиям друг друга по сокращению опасности интродукции, посредством гражданских воздушных перевозок, потенциально инвазивных чужеродных видов в районы за пределами их естественных ареалов;

2. *порукает* Совету ИКАО продолжать работать в этой области с соответствующими организациями;

3. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-19.

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

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

- Добавление А. Общие положения.
- Добавление В. Разработка стандартов, рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей среды.
- Добавление С. Политика и программы мероприятий, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом.
- Добавление D. Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16.
- Добавление 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 авиации на местное качество воздуха.
- Добавление I. Воздействие авиации на глобальный климат: научное осознание проблемы.
- Добавление J. Воздействие авиации на глобальный климат: сотрудничество с ООН и другими организациями.
- Добавление K. Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата.
- Добавление L. Рыночные меры, включая торговлю квотами на эмиссию;

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Общие положения

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### **Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей среды**

*Ассамблея,*

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

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

*признавая,* что сборы, связанные с шумом и местным качеством воздуха, применяются в некоторых аэропортах и что существует инструктивный материал по политике ИКАО в данном вопросе (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за 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 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 предложение относительно новых более жестких стандартов по эмиссии окислов азота, вводимых с 1 января 2008 года;

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

3. *приветствует* принятие Советом в марте 2007 года среднесрочных и долгосрочных целей в области технологии, касающихся окислов азота (NO<sub>x</sub>);

4. *просит* Совет при содействии и в сотрудничестве с другими органами Организации и другими международными организациями определить среднесрочные и долгосрочные технологические и эксплуатационные цели в области шума и сжигания топлива в дополнение к недавно определенным целям в области NO<sub>x</sub>;

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

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

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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ С

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

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. *настоятельно рекомендует* государствам:

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

3. *призывает* государства:

- a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств;
- b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты

проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;

- c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов;
- d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции, учитывая при этом возможные последствия таких ограничений для других аэропортов;

4. *просит* государства:

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

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

6. *просит* Совет:

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ D

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

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрахтования/обмена, либо, альтернативно, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;

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

2. *настоятельно рекомендует*, чтобы те государства, которые, несмотря на изложенные выше в 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 7 лет;
- b) не ограничивали до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов ранее чем через 25 лет после даты выдачи первого индивидуального свидетельства о годности к полетам;
- c) не ограничивали до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности большей, чем 2 : 1;
- d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

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

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

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

5. *настоятельно рекомендует* государствам не вводить каких либо ограничений на эксплуатацию воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, кроме как в рамках

разработанного ИКАО сбалансированного подхода к управлению шумом и в соответствии с положениями добавлений С и Е к настоящей резолюции;

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ Е**

### **Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) основывать введение таких ограничений на шумовых характеристиках воздушных судов, установленных посредством процедуры сертификации, проведенной в соответствии с томом I Приложения 16;



- b) соизмерять такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;
- c) по возможности вводить ограничения частичного характера вместо полного запрета на полеты в аэропортах;
- d) учитывать возможные последствия для авиаперевозок, в отношении которых отсутствуют приемлемые альтернативы (например, воздушные перевозки большой протяженности);
- e) учитывать особые условия деятельности эксплуатантов из развивающихся стран во избежание наложения необоснованного бремени на таких эксплуатантов, предоставляя освобождения;
- f) вводить такие ограничения по возможности постепенно, с учетом экономических последствий для эксплуатантов затрагиваемых воздушных судов;
- g) предоставлять эксплуатантам приемлемый период заблаговременного уведомления;
- h) учитывать экономическое и экологическое влияние на гражданскую авиацию;
- i) информировать ИКАО и другие заинтересованные государства о всех таких введенных ограничениях;

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ F**

### **Планирование и организация землепользования**

*Ассамблея,*

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

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

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

*принимая во внимание,* что постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, которые отвечают стандартам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но уровни шума которых превышают требования главы 3 тома I Приложения 16,

позволило обеспечить во многих аэропортах уменьшение размера контуров шума, охватывающих районы, в которых люди подвержены воздействию неприемлемых уровней шума, а также снизить общее количество людей, подвергающихся воздействию шума,

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

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

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

*принимая во внимание*, что инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по снятию остроты проблемы шума включен в часть 2 (*Использование земельных участков и охрана окружающей среды*) *Руководства по проектированию аэропортов* (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 Doc 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;
  - b) рассмотреть вопрос о возможных мерах по стимулированию организации землепользования, в частности в тех частях мира, где не исключена перспектива избежать проблем авиационного шума в будущем.

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что после введения в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов для выполнения коммерческих перевозок были предприняты действия, 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 Н

### Влияние авиации на местное качество воздуха

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание* необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO<sub>x</sub> (окислы азота), МЧ (микрочастиц) и других видов газообразной эмиссии,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ I

### **Воздействие авиации на глобальный климат: научное осознание проблемы**

*Ассамблея,*

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

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

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

1. *просит* Совет:

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

2. *призывает* государства:

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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ J

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

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;
- b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей и разработку конкретных предложений, и, как можно скорее, дать рекомендации Конференции Сторон РКИК ООН, охватывающие технические решения и рыночные меры и учитывающие потенциальные последствия таких мер для развивающихся и развитых стран;
- c) продолжить сотрудничество с организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией Сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и ее Вспомогательным органом для консультирования по научным и техническим аспектам (ВОКНТА).

## ДОБАВЛЕНИЕ К

### **Программа действий ИКАО в области международной авиации и изменения климата**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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



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

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

*отмечая*, что воздушные суда, в которых реализованы технологии следующего поколения, и модернизация систем воздушного движения, как ожидается, позволят дополнительно повысить эффективность полетов и топливную эффективность, что ИКАО может стимулировать эту деятельность в рамках Глобального аэронавигационного плана,

*признавая*, что Стандарты и цели ИКАО в отношении NO<sub>x</sub> направлены на решение проблемы местного качества воздуха, однако они будут также содействовать уменьшению воздействия авиации на климат,

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

2. *просит* Совет:

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

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

- добровольные меры (например, компенсации);
- эффективное распространение информации о технических достижениях в области воздушных судов и наземного оборудования;
- более эффективные эксплуатационные меры;

- совершенствование организации воздушного движения;
  - позитивные экономические стимулы;
  - рыночные меры;
- 2) определение средств, позволяющих определить степень достигнутого прогресса;
  - 3) определение возможных глобальных амбициозных целей в части, касающейся топливной эффективности для международной авиации и возможных вариантов их реализации;
  - 4) представление информации о прогрессе, достигнутом в результате реализованных Договаривающимися государствами и заинтересованными сторонами мер;
- б) провести в подходящие сроки совещание высокого уровня по рассмотрению программы действий, рекомендованной этой группой, учитывая при этом тот факт, что в декабре 2009 года будет проведено 15-е совещание Конференции Сторон (COP15) РКИК ООН;

3. *просит* Совет, осуществляя деятельность через посредство Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации, продолжить разработку и обновление инструктивного материала для Договаривающихся государств по применению мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии воздушных судов, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия авиации и изменения климата;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) изучить соответствующие параметры и разработать среднесрочные и долгосрочные цели в области технологии в отношении сжигания авиационного топлива и представить доклад следующей сессии Ассамблеи;
- b) продолжить разработку необходимого инструментария по оценке выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и содействовать использованию эксплуатационных мер, изложенных в инструктивном материале ИКАО (Cir 303), в качестве средства ограничения или уменьшения экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей;
- c) в Глобальном аэронавигационном плане ИКАО уделить особое внимание всем аспектам повышения топливной эффективности;
- d) содействовать, при необходимости, реализации региональных, межрегиональных и глобальных инициатив совместно с Договаривающимися государствами, направленных на повышение эффективности воздушных перевозок и уменьшение потребления топлива;
- e) настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам повышать эффективность воздушных перевозок с целью уменьшения объема эмиссии и представлять доклады о достигнутом прогрессе в этой области;

- f) просить Договаривающиеся государства представить перечень предпринимаемых ими мер по сокращению авиационной эмиссии в своих соответствующих государствах;
- g) содействовать использованию новых процедур и технологий, позволяющих получить экологические выгоды при эксплуатации воздушных судов;

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

13. *просит* Совет настоятельно рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам разрабатывать модели управления потоками и организации воздушного движения, направленные на оптимизацию экологических выгод;

14. *просит* государства:

- a) поощрять проведение необходимых научных исследований и разработок, предусматривающих создание более эффективных с экологической точки зрения конструкций двигателей и воздушных судов;
- b) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение объема авиационной эмиссии;
- c) ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения спутниковых технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах;
- d) содействовать эффективной координации деятельности своих авиационных полномочных органов, занимающихся разработкой более благоприятных с экологической точки зрения воздушных трасс и усовершенствованных эксплуатационных процедур для международной гражданской авиации;
- e) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций ОрВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного пространства;
- f) сотрудничать в деле создания региональных возможностей по осуществлению замеров и контроля в целях проведения оценки экологических выгод, полученных в результате реализации вышеупомянутых мер;

15. *поощряет* принятие Договаривающимися государствами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению и уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации посредством реализации добровольных мер и информирование об этом ИКАО, и *просит* Совет поручить Генеральному секретарю поддерживать актуальность разработанного ИКАО инструктивного материала по применению таких мер, включая типовое

добровольное соглашение, и предоставлять всем заинтересованным сторонам информацию о таком опыте.

## ДОБАВЛЕНИЕ L

### Рыночные меры, включая торговлю квотами на эмиссию

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что рыночные меры, включая использование торговли квотами на эмиссию, являются политическими средствами, призванными обеспечить достижение экологических целей с меньшими затратами и более эффективно, чем традиционные нормативные меры, образом,

*признавая,* что Договаривающиеся государства несут ответственность за принятие решений, касающихся целей и наиболее приемлемых мер по решению проблемы эмиссии парниковых газов с учетом рекомендаций ИКАО,

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

*признавая,* что большинство Договаривающихся государств одобряют применение торговли квотами на эмиссию к международной авиации лишь на основе взаимной договоренности между государствами и что другие Договаривающиеся государства считают, что открытая система торговли квотами на эмиссию должна вводиться в соответствии с принципом недискриминации,

*признавая* необходимость принятия конструктивных действий по обеспечению большей степени согласованности предпринимаемых и предполагаемых мер по соответствующему реагированию на проблемы авиации и изменения климата с учетом вышеизложенных принципов,

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

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

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

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

*отмечая*, что по-прежнему остается ряд нерешенных вопросов юридического и политического характера, касающихся введения сборов за ПГ и что вопрос об интеграции авиации в существующие системы торговли квотами на эмиссию пока не решен,

*отмечая*, что ИКАО опубликовала "*Проект инструктивного материала по торговле квотами на эмиссию применительно к авиации*" (Дос 9885),

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

*принимая во внимание*, что создание систем компенсации выбросов углерода помогает повысить степень осознания общественностью проблемы изменения климата и в краткосрочной перспективе может содействовать уменьшению объема эмиссии,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам и Совету принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами:

а) сборы и пошлины, связанные с эмиссией:

- 1) подтверждает, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не утратила своей актуальности;
- 2) *признает*, что существующий инструктивный материал ИКАО в настоящее время является недостаточным для введения сборов за эмиссию парниковых газов в международном масштабе, хотя введение таких сборов по взаимному согласию государств – членов региональных организаций экономической интеграции по отношению к эксплуатантам этих государств не исключается;
- 3) [*настоятельно призывает* Договаривающиеся государства воздерживаться от одностороннего введения сборов за эмиссию парниковых газов];

б) торговля квотами на эмиссию:

- 1) *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам применять систему торговли квотами на эмиссию в отношении эксплуатантов воздушных судов других Договаривающихся государств лишь на основе взаимной договоренности между этими государствами;
- 2) *просит* государства представлять информацию о новых разработках, результатах и опыте в этой области;

- 3) *просит* Совет:
- a) завершить и поддерживать актуальность разработанных ИКАО для использования Договаривающимися государствами, при необходимости и в соответствии с настоящей и последующими резолюциями, рекомендаций по включению эмиссии международной авиации в систему торговли квотами на эмиссию Договаривающихся государств в рамках процесса РКИК ООН;
  - b) провести, при необходимости, дополнительное изучение различных аспектов внедрения систем торговли квотами на эмиссию и оценить экономическую эффективность любой внедренной системы, учитывая при этом последствия для деятельности авиации и ее развития в развивающихся странах в соответствии с принципами, изложенными выше;
  - c) провести экономический анализ финансовых последствий включения международной авиации в существующие системы торговли квотами на эмиссию и обзор литературы, посвященной анализу затрат/выгод в рамках существующих систем торговли, уделяя при этом особое внимание порядку их применения к другим отраслям, с целью извлечения приемлемых для авиационного сектора уроков;
- c) компенсация выбросов углерода:
- 1) *просит* Совет изучить потенциальную возможность использования механизмов компенсации выбросов углерода в качестве дополнительного средства смягчения последствий воздействия авиационной эмиссии на местное качество воздуха и изменение климата;
  - 2) *просит* Совет собирать и распространять информацию о результатах реализуемых государствами и другими организациями программ компенсации выбросов углерода в части, касающейся авиационной эмиссии;
- d) механизм чистого развития (МЧР):
- 1) *предлагает* Договаривающимся государствам изучить вопрос об использовании механизма чистого развития (МЧР) в рамках международной авиации.

**Резолюция А36-23. Глобальные цели в области навигации, основанной на характеристиках**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что основная цель ИКАО заключается в обеспечении безопасного и эффективного функционирования глобальной аэронавигационной системы;

*принимая во внимание,* что улучшение характеристик аэронавигационной системы на согласованной, всемирной основе требует активного сотрудничества всех заинтересованных сторон;

*принимая во внимание*, что Одиннадцатая Аэронавигационная конференция рекомендовала ИКАО в срочном порядке рассмотреть и решить вопросы, связанные с внедрением зональной навигации (RNAV) и требуемых навигационных характеристик (RNP);

*принимая во внимание*, что Одиннадцатая Аэронавигационная конференция рекомендовала ИКАО разработать схемы RNAV, основанные на использовании глобальной навигационной спутниковой системы (GNSS), для воздушных судов с неподвижным крылом, обеспечивающие высокую точность выдерживания линий пути и скорости при полетах по криволинейным траекториям, в целях сохранения эшелонирования и установления гибкой очередности захода на посадку;

*принимая во внимание*, что Одиннадцатая Аэронавигационная конференция рекомендовала ИКАО разработать схемы RNAV, основанные на использовании GNSS, для воздушных судов с неподвижным крылом и винтокрылых воздушных судов, обеспечивающие возможность использования более низких эксплуатационных минимумов в районах с большим количеством препятствий или при наличии других ограничений;

*принимая во внимание*, что в резолюции А33-16 Совету поручено разработать программу, поощряющую государства внедрять схемы захода на посадку с вертикальным наведением (APV) с использованием, в частности, информации GNSS или дальномерного оборудования (DME)/DME, в соответствии с положениями ИКАО;

*признавая*, что внедрение заходов на посадку с вертикальным наведением (APV) пока не носит широкого характера;

*признавая*, что Глобальный план обеспечения безопасности полетов определяет глобальные инициативы в области безопасности полетов (GSI), призванные сконцентрировать усилия на выработке стратегии в области безопасности полетов на будущее, которая предусматривает эффективное использование технологии в целях повышения уровня безопасности полетов, последовательное использование наилучшей отраслевой практики, согласование глобальных отраслевых стратегий в области безопасности полетов и осуществление согласованного регулятивного надзора;

*признавая*, что Глобальный аэронавигационный план определяет глобальные инициативы в области планирования (GPI), призванные сконцентрировать внимание на интеграции усовершенствованных навигационных возможностей воздушных судов в инфраструктуру аэронавигационной системы, оптимизации диспетчерских зон аэродромов за счет совершенствования методов проектирования и управления, оптимизации диспетчерских зон аэродромов за счет внедрения RNP и SID и STAR, основанных на использовании RNAV, и оптимизации диспетчерских зон аэродромов в целях повышения топливной эффективности при производстве полетов воздушных судов, используя для этого основанные на FMS схемы посадки;

*признавая*, что продолжающееся отсутствие единообразия разрабатываемых навигационных требований приведет к понижению уровня безопасности и эффективности полетов и потерям для государств и отрасли,

1. *настоятельно призывает* все государства внедрять основанные на RNAV и RNP маршруты обслуживания воздушного движения (ОВД) и схемы захода на посадку в соответствии с концепцией PBN ИКАО, изложенной в *Руководстве по навигации, основанной на характеристиках* (Doc 9613);



2. *постановляет*, чтобы:

- a) государства и группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) завершили план внедрения PBN к 2009 году с целью обеспечения:
  - i) внедрения полетов на основе RNAV и RNP (где это необходимо) на маршрутах и в районах аэродромов в соответствии с установленными сроками и промежуточными показателями;
  - ii) внедрения схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV) (Баро-VNAV и/или GNSS с функциональным дополнением) на все концы оборудованных ВПП как основных схем захода на посадку или резервных схем для точных заходов на посадку к 2016 году с достижением следующих промежуточных показателей: 30 % к 2010 году, 70 % к 2014 году;
- b) ИКАО разработала согласованный план действий для оказания помощи государствам во внедрении PBN и обеспечила разработку и/или сопровождение согласованных на глобальном уровне SARPS, Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и инструктивного материала, включая согласованную на всемирном уровне методику оценки состояния безопасности полетов, в целях постоянного учета эксплуатационных потребностей;

3. *настоятельно призывает* все государства включить в свои планы внедрения PBN положения, касающиеся внедрения схем захода на посадку с вертикальным наведением (APV) на всех ВПП, обслуживающих воздушные суда с максимальной сертифицированной взлетной массой 5700 кг или более, с выдерживанием установленных сроков и промежуточных показателей;

4. *порукает* Совету представить доклад о ходе работ по внедрению PBN на следующей очередной сессии Ассамблеи;

5. *порукает* группам регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) предусмотреть в своих программах работы рассмотрение вопроса о ходе внедрения PBN государствами в соответствии с принятыми планами внедрения и представить доклад ИКАО о любых возможных отклонениях.

**Резолюция А36-24. Нехимическая дезинсекция пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов, выполняющих международные рейсы**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что Ассамблея ИКАО выражала озабоченность качеством жизни и окружающей среды, в которой люди работают, включая решение вопросов, связанных с эмиссией двигателей, озоновым слоем, авиационным шумом, курением и инвазивными чужеродными видами,

*принимая во внимание*, что 35-я сессия Ассамблеи заявила, что "охрана здоровья пассажиров и экипажей на международных рейсах является составной частью безопасных авиоперевозок и что необходимо создать условия для обеспечения своевременного и экономически эффективного проведения этой работы",

*принимая во внимание*, что внесенные в 2005 году в Международные медико-санитарные правила изменения привели к укреплению общественного здравоохранения при перевозках и на транспорте, сведению до минимума риска для общественного здравоохранения, а также к расширению определения дезинсекции, которое включает сейчас как контроль, так и уничтожение насекомых – переносчиков инфекций,

*принимая во внимание* существующую озабоченность тем, что применяемая некоторыми государствами практика требовать использования инсектицидных веществ для дезинсекции воздушных судов может привести к дискомфорту и возможным неблагоприятным последствиям для здоровья пассажиров и членов экипажа,

*принимая во внимание*, что некоторые недавно проведенные исследования показали, что нехимические методы дезинфекции эффективны в предотвращении проникновения на борт воздушных судов комаров и других летающих насекомых,

*постановляет:*

1. *поручить* Совету настойчиво предложить Всемирной организации здравоохранения провести консультации по вопросу о дезинсекции пассажирского салона и кабины экипажа, в ходе которых :

- a) рассмотреть информацию о достижениях в области нехимической дезинсекции;
- b) рассмотреть эффективность и безопасность нехимической дезинсекции по сравнению с эффективностью и безопасностью дезинсекции с помощью пестицидов;
- c) рассмотреть рекомендации, которые подготовлены в отношении приемлемых методов дезинсекции;

2. *поручить* Совету способствовать изучению нехимических подходов к дезинсекции пассажирского салона и кабины экипажа воздушных судов;

3. *поручить* Совету подготовить доклад о ходе выполнения этой резолюции для представления на следующей очередной сессии Ассамблеи.

## **Резолюция А36-25    Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, отвечающим за безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что ИКАО принимает Международные стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в области авиационных систем связи и радионавигационных средств,

*принимая во внимание*, что Международный союз электросвязи (МСЭ) является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, регулирующим использование радиочастотного спектра,

*принимая во внимание*, что утвержденная Советом позиция ИКАО на всемирных конференциях радиосвязи (ВКР) МСЭ является результатом согласования потребностей международной авиации в радиочастотном спектре,

*признавая*, что разработка и внедрение систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) и безопасность полетов международной гражданской авиации могут оказаться под серьезной угрозой, если потребности авиации в распределениях радиочастотного спектра не будут удовлетворяться и не будет обеспечиваться защита этих распределений,

*признавая*, что для обеспечения поддержки позиции ИКАО конференциями ВКР и удовлетворения потребностей авиации необходима поддержка со стороны администраций – членов МСЭ,

*учитывая* срочную необходимость усиления такой поддержки вследствие возрастающего спроса на спектр и жесткой конкуренции со стороны коммерческих служб электросвязи,

*учитывая* повысившийся уровень работ по подготовке к конференциям ВКР МСЭ в связи с увеличением спроса на полосу частот со стороны всех пользователей спектром радиочастот (РЧ) и важность выработки региональных позиций такими региональными органами, как АРТ, ASMG, ATU, СЕРТ, СІТЕL и RСС<sup>1</sup>,

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

1. *настоятельно* рекомендует Договаривающимся государствам и международным организациям твердо поддерживать позицию ИКАО на конференциях ВКР и в процессе региональной и другой международной деятельности, проводимой при подготовке к конференциям ВКР, путем:

- a) обязательства обеспечивать полный учет интересов авиации при выработке своих позиций, представляемых на региональных форумах электросвязи, занимающихся подготовкой сводных предложений для конференции ВКР;
- b) включения в свои предложения для конференции ВКР, насколько это возможно, материала, отражающего позицию ИКАО;
- c) поддержки позиции ИКАО и заявлений о политике ИКАО на ВКР МСЭ, утвержденных Советом и включенных в Справочник по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации (Doc 9718);
- d) обязательства обеспечивать всестороннее участие специалистов полномочных органов гражданской авиации в разработке позиций государств и регионов и отстаивании интересов авиации в МСЭ;

---

<sup>1</sup> АРТ – Сообщество электросвязи в регионе Азии и Тихого океана; ASMG – Арабская группа по управлению спектром; ATU – Африканский союз электросвязи; СЕРТ – Европейская конференция ведомств почты и электросвязи; СІТЕL – Межамериканская комиссия электросвязи; RСС – Организация по региональному сотрудничеству в области связи.

е) обеспечения, насколько это только возможно, включения в состав своих делегаций на региональные конференции, совещания исследовательских групп МСЭ и конференции ВКР специалистов своих полномочных органов гражданской авиации или других авиационных специалистов, которые в полной мере подготовлены представлять интересы авиации;

2. *предлагает* Генеральному секретарю привлечь внимание МСЭ к важности адекватного распределения и защиты радиочастотного спектра для безопасности полетов авиации;

3. *порушает* Совету и Генеральному секретарю обеспечить в срочном порядке выделение в рамках бюджета, принятого настоящей Ассамблеей, ресурсов, необходимых для более широкого участия ИКАО в международной и региональной деятельности по организации спектра;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А32-13.

### **Резолюция А36-26. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики Организации в юридической области в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобными для использования, доступными для понимания и логически упорядоченными,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области, обновленное по состоянию на день закрытия 36-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюции А7-6, А10-40, А16-36, А27-3, А31-15, А33-4 и А35-3.

### **ДОБАВЛЕНИЕ А**

#### **Общая политика**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что международная гражданская авиация может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности,

*принимая во внимание*, что желательно избегать трений и способствовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире,

*вновь подтверждает* важную роль права в предотвращении и разрешении конфликтов и споров между нациями и народами мира и, в частности, в реализации Организацией своих целей и задач.

## **ДОБАВЛЕНИЕ В**

### **Процедура утверждения проектов конвенций по международному воздушному праву**

*Ассамблея постановляет,*

что нижеуказанные положения представляют собой процедуру утверждения проектов конвенций:

1. Любой проект конвенции, который Юридический комитет считает готовым для представления государствам в качестве окончательного проекта, передается Совету вместе с докладом по нему.

2. Совет может предпринять такие действия, которые он считает уместными, включая распространение проекта среди Договаривающихся государств и таких других государств и международных организаций, которые он может определить.

3. Распространяя такой проект конвенции, Совет может добавить замечания и предоставить государствам и организациям возможность направить свои замечания в Организацию в течение периода не менее чем четыре месяца.

4. Такой проект конвенции рассматривается с целью его утверждения конференцией, которая может быть созвана совместно с сессией Ассамблеи. Открытие конференции состоится не ранее чем через шесть месяцев после даты распространения такого проекта, как предусмотрено в пунктах 2 и 3 выше. Совет может пригласить на такую конференцию любое государство, не являющееся членом Организации, чье участие представляется желательным, и решает, влечет ли такое участие за собой право голоса. Совет может также предложить международным организациям направить своих представителей на конференцию в качестве наблюдателей.

## **ДОБАВЛЕНИЕ С**

### **Ратификация международных документов ИКАО**

*Ассамблея,*

*ссылаясь* на свою резолюцию А31-15 (добавление С) относительно ратификации протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, а также документов частного воздушного права и других документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,

*отмечая* с обеспокоенностью сохраняющиеся медленные темпы ратификации вышеупомянутых протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, в частности тех из них, которые вводят в Чикагскую конвенцию статьи 3 *bis* и 83 *bis*, и заключительные пункты (относящиеся к текстам на арабском и китайском языках),

*признавая важность* этих поправок для международной гражданской авиации, в частности для поддержания действенности Чикагской конвенции, и вытекающую из этого настоятельную необходимость ускорить вступление в силу еще не действующих поправок,

*признавая* необходимость ускорить ратификацию и вступление в силу документов воздушного права, разработанных и принятых под эгидой Организации,

*сознавая*, что только всеобщее участие в таких протоколах, касающихся изменения Чикагской конвенции, и других документах обеспечит унификацию воплощенных в них международных норм и повысит значение такой унификации,

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать те поправки к Чикагской конвенции, которые еще не вступили в силу [в частности, те из них, которые вводят заключительные пункты, относящиеся к текстам на арабском и китайском языках];

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать протоколы, вводящие статьи 3 *bis* и 83 *bis* и изменяющие статьи 50(a) (1990) и 56 (1989) Чикагской конвенции;

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать другие документы международного воздушного права, в частности Монреальскую конвенцию 1999 года и Кейптаунские документы 2001 года;

*настоятельно призывает* государства, ратифицировавшие указанные документы, представить Генеральному секретарю копии текстов и документов, которые они использовали в процессе ратификации и реализации положений таких документов, которые могли бы служить образцом другим государствам в таком же процессе;

*порукает* Генеральному секретарю предпринять все практические шаги в рамках имеющихся в распоряжении Организации средств и в сотрудничестве с государствами для предоставления, по запросу, содействия государствам, сталкивающимся с трудностями в процессе ратификации и реализации положений документов воздушного права, включая организацию и участие в региональных практикумах или семинарах в целях ускорения процесса ратификации документов международного воздушного права.

## **ДОБАВЛЕНИЕ D**

### **Преподавание воздушного права**

*Ассамблея,*

*считая*, что специальное преподавание воздушного права имеет большое значение для Организации и государств и что желательно способствовать распространению знаний в этом важном вопросе,

*предлагает* Совету предпринять все возможные действия с целью содействия преподаванию воздушного права в тех государствах, где оно еще не ведется,

*настоятельно призывает* принять надлежащие меры, которые будут способствовать достижению вышеуказанной цели и

*призывает* Договаривающиеся государства и заинтересованные стороны делать взносы в Фонд стипендий имени Ассада Котайта для выпускников и аспирантов учебных заведений.

## ДОБАВЛЕНИЕ Е

### **Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры)**

*Ассамблея,*

*признавая,* что в соответствии с преамбулой и статьей 44 Конвенции о международной гражданской авиации одной из целей и задач Организации является содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

*отмечая* значительный рост количества и степени серьезности инцидентов, связанных с недисциплинированными или нарушающими порядок пассажирами на борту воздушных судов, выполняющих международные рейсы,

*принимая во внимание* последствия этих инцидентов для безопасности воздушных судов, а также пассажиров и экипажей, находящихся на борту этих воздушных судов,

*учитывая* тот факт, что существующее международное право, а также национальные законы и нормы во многих государствах не являются полностью адекватными для эффективного решения этой проблемы,

*признавая* необходимость принятия в рамках национального законодательства надлежащих мер, позволяющих государствам осуществлять преследование за совершение преступных действий и правонарушений в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов,

*поощряя* принятие национальных правовых норм, позволяющих государствам осуществлять юрисдикцию в отношении преследования за преступные действия и правонарушения, совершенные в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах,

*на этой основе:*

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства как можно скорее принять национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров, включив в них, по мере практической возможности, нижеуказанные положения;

*призывает* все Договаривающиеся государства преследовать в судебном порядке всех лиц, совершивших любое из правонарушений, содержащихся в принятых таким образом национальных

законах и положениях, для чего они имеют юрисдикцию в соответствии с этими законами и положениями.

**Типовое законодательство, касающееся некоторых правонарушений,  
совершенных на борту гражданских воздушных судов**

**Раздел 1: Нападение и другие акты, создающие препятствия экипажу на борту гражданского воздушного судна**

Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- 1) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении члена экипажа, если в результате этих действий создаются препятствия для выполнения членом экипажа своих обязанностей или уменьшается способность члена экипажа выполнять эти обязанности;
- 2) отказ от выполнения законного указания командира воздушного судна или члена экипажа, сделанного от имени командира воздушного судна, с целью обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на борту любых лиц или собственности или с целью поддержания на борту порядка и дисциплины.

**Раздел 2: Нападение и другие акты, создающие угрозу безопасности или нарушение должного порядка и дисциплины на борту гражданского воздушного судна**

- 1) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна акты физического насилия против какого-либо лица, сексуального посягательства или растления малолетних, совершает правонарушение.
- 2) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, тем самым совершает правонарушение, если такие Действия создают угрозу безопасности воздушного судна или любого находящегося на борту лица или если такие действия нарушают должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна:
  - a) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении другого лица;
  - b) умышленное повреждение или уничтожение имущества;
  - c) употребление спиртных напитков или наркотических средств, ведущее к интоксикации.

**Раздел 3: Прочие правонарушения, совершаемые на борту гражданского воздушного судна**

Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- 1) курение в туалете или в других местах, которое может создавать угрозу безопасности воздушного судна;



- 2) повреждение устройства обнаружения дыма или другого устройства обеспечения безопасности, установленного на борту воздушного судна;
- 3) использование портативного электронного устройства, если такое использование запрещено.

#### **Раздел 4: Юрисдикция**

1. Юрисдикция (*название государства*) распространяется на любое правонарушение, указанное в разделах 1, 2 или 3 настоящего закона, если действие, составляющее правонарушение, имело место на борту:
  - 1) любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в (*название государства*); или
  - 2) любого гражданского воздушного судна, сданного в аренду с экипажем или без экипажа эксплуатанту, основное место коммерческой деятельности которого находится в (*название государства*), или, если эксплуатант не имеет основного места коммерческой деятельности, постоянное местожительство которого находится в (*название государства*); или
  - 3) любого гражданского воздушного судна, находящегося на территории или над территорией (*название государства*); или
  - 4) любого другого гражданского воздушного судна в полете за пределами (*название государства*), если
    - a) пункт очередной посадки такого воздушного судна находится в (*название государства*);
    - b) командир воздушного судна передал подозреваемого правонарушителя компетентным полномочным органам (*название государства*), обратился к этим органам с просьбой о возбуждении судебного преследования в отношении предполагаемого правонарушителя и подтвердил, что командир или эксплуатант не обратились или не обратятся с аналогичной просьбой к любому другому государству.
2. Термин "в полете", используемый в настоящем разделе, означает период с момента включения двигателей для взлета до момента окончания послепосадочного пробега.

### **ДОБАВЛЕНИЕ F**

#### **Практический подход к рассмотрению правовых и 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 институциональных аспектов систем CNS/ATM в рамках Ассамблеи ИКАО, Совета, Юридического комитета, Группы юридических и технических экспертов и Исследовательской группы, а также на подбор детальной информации и глубокое ознакомление с вопросами, вызовами и проблемами, стоящими перед международным сообществом, и

*принимая во внимание*, что необходимо учитывать региональные инициативы по выработке мер для рассмотрения любых юридических или институциональных проблем, которые могут препятствовать внедрению CNS/ATM в конкретных регионах, обеспечивая в то же время соответствие таких механизмов Чикагской конвенции,

1. *признает* важность пункта № 3 в общей программе работы Юридического комитета "Рассмотрение вопроса о разработке правовых рамок применительно к системам CNS/ATM, включая глобальные навигационные спутниковые системы (GNSS) и региональные многонациональные органы" и относящихся к нему резолюций или решений Ассамблеи и Совета;

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

3. *предлагает* Договаривающимся государствам также изучить возможность использования региональных организаций для создания необходимых механизмов рассмотрения любых юридических или институциональных проблем, которые могут препятствовать внедрению CNS/ATM в конкретных регионах, обеспечивая в то же время соответствие таких механизмов Чикагской конвенции и нормам международного публичного права;

4. *выступает* за более широкое оказание технического содействия при внедрении систем CNS/ATM по линии ИКАО, региональных организаций и отраслевых структур;

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

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

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

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

## **Резолюция А36-27. Гендерное равенство**

*Ассамблея,*

"*ссылаясь* на различные декларации и конвенции ООН, которые содержат требование о том, чтобы государства ликвидировали дискриминацию в отношении женщин, и которые, в частности, содержат призыв к улучшению положения женщин во всех областях, а также содержат требование к государствам обеспечивать участие женщин в выработке и осуществлении правительственной политики, занятии ими государственных должностей и выполнении любых государственных функций на всех уровнях управления",

*напоминая* о том, что 35-я сессия Ассамблеи:

- a) отметила, что Совет будет по-прежнему следить за предпринимаемыми шагами по достижению целей и реализации плана действий в области набора и положения женщин в ИКАО;
- b) отметила, что Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоятельно рекомендовал международным организациям и специализированным учреждениям Организации Объединенных Наций, таким как ИКАО, принять программы, направленные на достижение идеального соотношения в 50 % представительства женщин в системе Организации Объединенных Наций;
- c) поручила Генеральному секретарю разработать программу позитивных действий, аналогичную программе, касающейся справедливого географического представительства;
- d) поручила Совету внести поправку в положение о персонале 4.1 Кодекса службы ИКАО с целью отразить в нем остронедобходимую программу позитивных действий в соответствии с требованием Генерального секретаря Организации Объединенных Наций;
- e) поручила Генеральному секретарю тщательно изучить и ввести благоприятную для семейных сотрудников политику в контексте Секретариата ИКАО;

*отмечая* действия, уже предпринятые Генеральным секретарем в соответствии с этими директивами и, в частности то, что в положение о персонале 4.1 Кодекса службы внесена поправка, отражающая тот факт, что при назначении или повышении сотрудников в должности надлежащее внимание также уделяется обеспечению "равного представительства полов", а также произведенные назначения женщин в консультативные органы,

*отмечая*, что в 2006 году впервые на должность регионального директора была назначена женщина,

*отмечая*, что в 2007 году на должности директоров в Штаб-квартире были назначены три женщины, что повысило уровень представленности женщин на уровне директоров с 0 до 60 %,

*отмечая*, что за период с 31 декабря 2004 года по 31 декабря 2006 года количество назначенных на технические должности женщин возросло с 2 до 6, что соответствует увеличению с 22 до 35 % от общего числа произведенных назначений,

*отмечая*, что в 2006 году Генеральный секретарь учредил Консультативный орган по гендерному равенству и гендерному фактору и что в январе 2007 года этот Консультативный орган подготовил документ "Рамки политики по вопросам гендерного равенства и учета гендерной проблематики", в котором содержится ряд рекомендаций Генеральному секретарю,

*отмечая*, что ко всем Договаривающимся государствам обратились с просьбой содействовать в выявлении квалифицированных женщин и поощрять подачу ими заявлений на занятие должностей в Секретариате ИКАО,

соответственно:

1) *постановляет*, что:

- a) Совету следует по-прежнему следить за предпринимаемыми шагами по улучшению положения дел с обеспечением гендерного равенства в ИКАО и оказывать им поддержку и настоятельно рекомендуется поддерживать предложения Генерального секретаря, вносимые в соответствии с рекомендациями Консультативного органа по гендерному равенству и гендерному фактору;
  - b) ИКАО следует по-прежнему делать все возможное для обеспечения равенства полов и учета гендерного фактора, в полной мере учитывая при этом принцип равного географического представительства и то, что Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций настоятельно рекомендовал международным организациям и специализированным учреждениям Организации Объединенных Наций, таким как ИКАО, принять программы, направленные на достижение цели, предусматривающей обеспечение гендерного баланса 50/50 на всех уровнях;
  - c) Совету и Генеральному секретарю следует продолжить совершенствование программы позитивных действий по гендерной проблематике, которую следует называть программой по гендерному равенству, с учетом текущих событий в рамках Организации Объединенных Наций, в частности касающихся учета гендерного фактора;
  - d) следует продолжить совершенствование уже внедряемой в Секретариате ИКАО более благоприятной для семейных сотрудников политики;
- 2) *вновь подтверждает* свою приверженность принципу равенства полов и учета гендерного фактора в соответствии с целями и задачами Организации Объединенных Наций, Ассамблеи ИКАО и Совета ИКАО, и просит Совет представить следующей сессии Ассамблеи доклад о достигнутом в этой области;
- 3) *рекомендует* государствам назначать женщин своими представителями на Ассамблее, в Совете, а также на других совещаниях или в органах Организации.

**Резолюция А36-28. Ограничение сроков пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* положения резолюции ООН 51/241 "Укрепление системы Организации Объединенных Наций", единодушно принятой Генеральной Ассамблеей ООН в 1997 году, которая рекомендовала ввести единообразные четырехгодичные сроки пребывания в должности с возможностью одного продления для административных руководителей программ, фондов и других органов Ассамблеи ООН и Экономического и Социального Совета, а также призвала специализированные учреждения ООН рассмотреть вопрос о единообразных условиях и максимальных сроках службы для их административных руководителей,

*принимая во внимание,* что Ассамблея в соответствии со статьей 58 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944) может устанавливать правила, регламентирующие определение Советом методов назначения и освобождения от должности Генерального секретаря,

*учитывая,* что 2 и 9 июня 2006 года Совет принял решение о том, что Генеральный секретарь назначается на установленный срок в три – четыре года и что Генеральный секретарь, занимавший эту должность в течение двух сроков, не назначается на третий срок,

*принимая во внимание,* что статья 51 конкретно не определяет, сколько раз Президент Совета может переизбираться, оставляя открытой возможность установления на практике разумного предела,

*признавая,* что было бы желательным и уместным установить предельные сроки пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета, поскольку такой подход, предоставив занимающим эти должности лицам достаточно времени для достижения целей, установленных Советом при их вступлении в должность, позволит также обеспечить периодический приток в ИКАО свежих идей и нового опыта на высшем уровне, более разнообразных стилей руководства, культурных и региональных особенностей, обусловленных регулярной сменой занимающих высшие должности лиц,

*признавая,* что по тем же причинам желательно применять эти ограничения таким образом, чтобы на любой или обеих должностях Президента Совета и Генерального секретаря можно было работать не более двух полных сроков,

1. *принимает к сведению* решение Совета об ограничении двумя сроками продолжительности пребывания в должности Генерального секретаря при сохранении гибкости в части варьирования продолжительности такого срока от трех до четырех лет с учетом того, что четырехлетний срок будет применяться только в исключительных случаях;

2. *просит* Совет оставить это решение в силе;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства не выдвигать и *просит* Совет не принимать в качестве кандидата на должность Президента Совета любое лицо, которое на дату начала замещения этой должности работало два полных срока в качестве Президента;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства не выдвигать и *просит* Совет не принимать в качестве кандидата на должность Президента Совета или Генерального

секретаря любое лицо, которое на дату окончания срока замещения этой должности проработало в общей сложности более двух полных сроков на обеих этих должностях.

### **Резолюция А36-29. Бюджеты на 2008, 2009 и 2010 годы**

**А.** *Ассамблея* в отношении бюджета на 2008–2009–2010 годы *отмечает*, что:

1. в соответствии со статьей 61 Конвенции Совет представил и Ассамблея рассмотрела ежегодные бюджетные сметы [ориентировочные сметы в отношении административных и оперативных расходов в рамках Программы технического сотрудничества (АОСC)] на 2008, 2009 и 2010 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 АОСC 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 отмеченной выше ситуации приводимые ниже в канадских долларах ежегодные показатели бюджета АОСC на 2008, 2009 и 2010 годы представляют собой лишь предварительные бюджетные сметы:

<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>
9 723 000	9 827 000	10 328 000

*признавая*, что техническое сотрудничество является одним из важных средств содействия развитию гражданской авиации и обеспечению безопасности полетов,

*признавая* положение, в котором находится Программа технического сотрудничества Организации, и необходимость принятия дальнейших мер,

*признавая*, что в случае возникновения финансового дефицита в Фонде АОСC по итогам любого финансового года такой дефицит должен вначале покрываться из накопленного излишка в Фонде АОСC, 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 АОСC 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:**

*постановляет:*

1. на 2008, 2009 и 2010 финансовые годы настоящим санкционируются на покрытие расходов на нужды Регулярной программы в соответствии с Финансовыми положениями и при условии соблюдения положений настоящей резолюции следующие суммы в канадских долларах **раздельно** по каждому году:

	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
<b>Программа</b>			
A. БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	14 415 000	15 014 000	16 185 000
B. АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ	5 019 000	6 532 000	8 778 000
C. ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	1 674 000	1 672 000	1 755 000
D. ЭФФЕКТИВНОСТЬ	20 640 000	21 436 000	21 304 000
E. НЕПРЕРЫВНОСТЬ	1 951 000	2 114 000	2 046 000
F. ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ	607 000	658 000	790 000
<b>Управление и администрация</b>	18 670 000	18 582 000	19 638 000
<b>Поддержка Программы</b>	14 086 000	14 001 000	14 871 000
<b>Реорганизация</b>	2 889 000	76 000	140 000
<b>ВСЕГО, САНКЦИОНИРОВАННЫЕ АССИГНОВАНИЯ</b>	<u><b>79 951 000</b></u>	<u><b>80 085 000</b></u>	<u><b>85 507 000</b></u>
<b>Оперативные</b>	79 386 000	79 692 000	85 371 000
<b>Капитальные</b>	565 000	393 000	136 000

2. отдельные ежегодные общие суммы санкционированных ассигнований должны финансироваться в канадских долларах в соответствии с Финансовыми положениями из следующих средств:

	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
a) за счет взносов Договаривающихся государств, начисленных в соответствии с резолюцией о шкале взносов	74 184 000	74 060 000	79 204 000
b) за счет разных поступлений	1 916 000	1 917 000	1 917 000
c) за счет излишка Фонда генерирования дополнительных доходов	3 851 000	4 108 000	4 386 000
<b>ВСЕГО</b>	<u><b>79 951 000</b></u>	<u><b>80 085 000</b></u>	<u><b>85 507 000</b></u>

3. Совет рассмотрит метод начисления взносов Договаривающихся государств в соответствии с финансовым положением 6.6 с целью определить, следует ли Генеральному секретарю на регулярной основе предлагать выплачивать взносы в нескольких валютах, начиная с

2008 года, учитывая необходимость эффективного управления валютными рисками, а также недопущения чрезмерных административных нагрузок для Договаривающихся государств или Секретариата.

**Резолюция А36-30. Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции**

*Ассамблея:*

1. *отмечает*, что
  - а) 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;
  - б) Совет предпринял соответствующие действия в отношении государств, которые стали членами Международной организации гражданской авиации после 35-й сессии Ассамблеи и взносы которых исчислялись, как это указано ниже;
2. *подтверждает* действия Совета в отношении исчисления взносов и авансовых платежей в Фонд оборотных средств следующих государств по указанным процентным ставкам, при этом такие ставки взносов должны применяться начиная с указанных ниже дат:

<b>Название нового Договаривающегося государства</b>	<b>Дата начала членства</b>	<b>Дата, с которой начисляется взнос</b>	<b>Ставка взноса</b>
Тимор-Лешти	3 сентября 2005 года	1 октября 2005 года	0,06 %
Черногория	14 марта 2007 года	1 апреля 2007 года	0,06 %

**Резолюция А36-31. Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств (принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов).**

*Ассамблея постановляет*, что:

1. Шкала взносов для распределения расходов Организации определяется на основе принципов, изложенных ниже:
  - а) общими принципами, определяющими основу распределения расходов среди Договаривающихся государств, являются:
    - 1) платежеспособность Договаривающихся государств, измеряемая уровнем национального дохода, с учетом национального дохода на душу населения,
    - 2) заинтересованность и значение Договаривающегося государства в гражданской авиации,



- 3) применение процентной системы для определения доли каждого государства в расходах Организации от общей суммы, принятой за 100 %,
  - 4) установление минимального и максимального взноса;
- b) в отношении принципов, изложенных в подпункте а):
- 1) процентная система отражает взносы государств с точностью до сотых,
  - 2) минимальный взнос любого Договаривающегося государства равен 0,06 % за полный финансовый год,
  - 3) максимальный взнос, выплачиваемый любым Договаривающимся государством в течение любого одного года, не превышает в принципе 25 % от общей суммы взносов;
- c) при применении принципов, изложенных в подпункте а), учитывается следующее:
- 1) при расчете шкалы взвешенный коэффициент платежеспособности принимается равным 75 %, а заинтересованность и значение в гражданской авиации – 25 %, и из этого выводятся цифры коэффициентов для каждого государства, выраженные в виде процентов от целого,
  - 2) при учете платежеспособности Договаривающихся государств только общий национальный доход и доход на душу населения рассматриваются как подлежащие количественной оценке и включению в рассчитываемую шкалу,
  - 3) корректировка на национальный доход каждого государства основывается на порядке в этом отношении, действующем в Организации Объединенных Наций на момент подготовки шкалы взносов Организации Генеральным секретарем,
  - 4) заинтересованность и значение в гражданской авиации измеряются располагаемыми тонно-километрами в регулярных воздушных перевозках каждого государства,
  - 5) располагаемым тонно-километрам придается взвешенный коэффициент, равный 75 % для международных перевозок и 25 % для внутренних перевозок;
- d) разница между максимальным взносом, определенным на основании данных принципов, и установленным максимальным взносом распределяется между остальными Договаривающимися государствами на основе тех же самых принципов;
- e) увеличение взноса государства по сравнению с предыдущим годом, выраженное в процентах от общей суммы взносов, не превышает в 2008 году 20 % взноса за предыдущий год, и никакого дополнительного принципа ограничения в последующие годы применяться не будет.
2. утвержденная шкала взносов не подлежит корректировке с целью включения взносов новых государств-членов, вступивших в Организацию в период между Ассамблеями; начисления

на эти новые государства производятся в дополнение к существующей 100-процентной шкале, и взносы кредитуются в Общий фонд;

3. проекты шкалы взносов на каждый последующий трехгодичный период подготавливаются Генеральным секретарем на основе принципов, изложенных выше в п. 1;

4. настоящая резолюция объединяет существующие принципы начисления взносов Организации и заменяет с 1 января 2008 года резолюции A21-33 и A23-24.

### **Резолюция A36-32. Взносы в Общий фонд за 2008, 2009 и 2010 годы**

*Ассамблея:*

1. *постановляет*, что суммы, начисляемые Договаривающимся государствам в качестве взносов за 2008, 2009 и 2010 годы в соответствии со статьей 61 главы XII Конвенции, определяются согласно приведенной ниже шкале.

	<u>2008</u>	<u>2009</u>	<u>2010</u>
	%	%	%
<b>Австралия</b>	1,77	1,71	1,71
<b>Австрия</b>	0,74	0,71	0,71
<b>Азербайджан</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Албания</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Алжир</b>	0,08	0,08	0,08
<b>Ангола</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Андорра</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Антигуа и Барбуда</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Аргентина</b>	0,33	0,31	0,31
<b>Армения</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Афганистан</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Багамские Острова</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Бангладеш</b>	0,08	0,08	0,08
<b>Барбадос</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Бахрейн</b>	0,07	0,09	0,09
<b>Беларусь</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Белиз</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Бельгия</b>	0,83	0,80	0,80
<b>Бенин</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Болгария</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Боливия</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Босния и Герцеговина</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Ботсвана</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Бразилия</b>	0,92	0,89	0,89
<b>Бруней-Даруссалам</b>	0,06	0,06	0,06

<b>Буркина-Фасо</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Бурунди</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Бутан</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Бывшая югославская Респ. Македония</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Вануату</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Венгрия</b>	0,14	0,19	0,19
<b>Венесуэла</b>	0,16	0,15	0,15
<b>Вьетнам</b>	0,07	0,09	0,09
<b>Габон</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Гаити</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Гайана</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Гамбия</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Гана</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Гватемала</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Гвинея</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Гвинея-Бисау</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Германия</b>	7,08	6,85	6,85
<b>Гондурас</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Гренада</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Греция</b>	0,46	0,44	0,44
<b>Грузия</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Дания</b>	0,56	0,54	0,54
<b>Демократическая Республика Конго</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Джибути</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Доминиканская Республика</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Египет</b>	0,17	0,16	0,16
<b>Замбия</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Зимбабве</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Израиль</b>	0,47	0,45	0,45
<b>Индия</b>	0,54	0,55	0,55
<b>Индонезия</b>	0,29	0,28	0,28
<b>Иордания</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Ирак</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Иран (Исламская Республика)</b>	0,18	0,19	0,19
<b>Ирландия</b>	0,42	0,50	0,50
<b>Исландия</b>	0,07	0,06	0,06
<b>Испания</b>	2,38	2,30	2,30
<b>Италия</b>	3,71	3,59	3,59
<b>Йемен</b>	0,06	0,06	0,06
<b>Кабо-Верде</b>	0,06	0,06	0,06

Казахстан	0,06	0,06	0,06
Камбоджа	0,06	0,06	0,06
Камерун	0,06	0,06	0,06
Канада	2,48	2,39	2,39
Катар	0,16	0,24	0,24
Кения	0,06	0,06	0,06
Кипр	0,06	0,06	0,06
Кирибати	0,06	0,06	0,06
Китай	2,42	3,67	3,67
Колумбия	0,21	0,20	0,20
Коморские Острова	0,06	0,06	0,06
Конго	0,06	0,06	0,06
Корейская Народно-Демократическая Респ.	0,06	0,06	0,06
Коста-Рика	0,06	0,06	0,06
Кот-д'Ивуар	0,06	0,06	0,06
Куба	0,07	0,07	0,07
Кувейт	0,19	0,18	0,18
Кыргызстан	0,06	0,06	0,06
Лаосская Народно-Демократическая Респ.	0,06	0,06	0,06
Латвия	0,06	0,06	0,06
Лесото	0,06	0,06	0,06
Либерия	0,06	0,06	0,06
Ливан	0,06	0,06	0,06
Ливийская Арабская Джамахирия	0,06	0,06	0,06
Литва	0,06	0,06	0,06
Люксембург	0,38	0,36	0,36
Маврикий	0,07	0,06	0,06
Мавритания	0,06	0,06	0,06
Мадагаскар	0,06	0,06	0,06
Малави	0,06	0,06	0,06
Малайзия	0,57	0,55	0,55
Мали	0,06	0,06	0,06
Мальдивы	0,06	0,06	0,06
Мальта	0,06	0,06	0,06
Марокко	0,09	0,08	0,08
Маршалловы Острова	0,06	0,06	0,06
Мексика	1,46	1,63	1,63
Микронезии (Федеративные Штаты)	0,06	0,06	0,06
Мозамбик	0,06	0,06	0,06
Монако	0,06	0,06	0,06

Монголия	0,06	0,06	0,06
Мьянма	0,06	0,06	0,06
Намибия	0,06	0,06	0,06
Науру	0,06	0,06	0,06
Непал	0,06	0,06	0,06
Нигер	0,06	0,06	0,06
Нигерия	0,06	0,06	0,06
Нидерланды	1,96	1,90	1,90
Никарагуа	0,06	0,06	0,06
Новая Зеландия	0,37	0,36	0,36
Норвегия	0,57	0,55	0,55
Объединенная Республика Танзания	0,06	0,06	0,06
Объединенные Арабские Эмираты	0,64	0,88	0,88
Оман	0,11	0,11	0,11
Острова Кука	0,06	0,06	0,06
Пакистан	0,16	0,16	0,16
Палау	0,06	0,06	0,06
Панама	0,06	0,06	0,06
Папуа-Новая Гвинея	0,06	0,06	0,06
Парагвай	0,06	0,06	0,06
Перу	0,10	0,10	0,10
Польша	0,42	0,41	0,41
Португалия	0,47	0,45	0,45
Республика Корея	2,45	2,37	2,37
Республика Молдова	0,06	0,06	0,06
Российская Федерация	0,73	0,79	0,79
Руанда	0,06	0,06	0,06
Румыния	0,07	0,08	0,08
Сальвадор	0,06	0,06	0,06
Самоа	0,06	0,06	0,06
Сан-Марино	0,06	0,06	0,06
Сан-Томе и Принсипи	0,06	0,06	0,06
Саудовская Аравия	0,71	0,69	0,69
Свазиленд	0,06	0,06	0,06
Сейшельские Острова	0,06	0,06	0,06
Сенегал	0,06	0,06	0,06
Сент-Винсент и Гренадины	0,06	0,06	0,06
Сент-Китс и Невис	0,06	0,06	0,06
Сент-Люсия	0,06	0,06	0,06
Сербия	0,06	0,06	0,06

Сингапур	1,24	1,20	1,20
Сирийская Арабская Республика	0,06	0,06	0,06
Словакия	0,06	0,06	0,06
Словения	0,07	0,07	0,07
Соединенное Королевство	5,94	5,74	5,74
<b>Соединенные Штаты Америки</b>	<b>25,00</b>	<b>25,00</b>	<b>25,00</b>
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
<b>Сьерра-Леоне</b>	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>
Таджикистан	0,06	0,06	0,06
Таиланд	0,56	0,54	0,54
Тимор-Лешти	0,06	0,06	0,06
Того	0,06	0,06	0,06
<b>Тонга</b>	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>
Тринидад и Тобаго	0,06	0,06	0,06
Тунис	0,06	0,06	0,06
Туркменистан	0,06	0,06	0,06
Турция	0,44	0,43	0,43
<b>Уганда</b>	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>
Узбекистан	0,06	0,06	0,06
Украина	0,06	0,06	0,06
Уругвай	0,06	0,06	0,06
Фиджи	0,06	0,06	0,06
<b>Филиппины</b>	<b>0,18</b>	<b>0,17</b>	<b>0,17</b>
Финляндия	0,48	0,47	0,47
Франция	5,17	5,00	5,00
Хорватия	0,06	0,06	0,06
Центральноафриканская Республика	0,06	0,06	0,06
<b>Чад</b>	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>	<b>0,06</b>
Черногория	0,06	0,06	0,06
Чешская Республика	0,18	0,22	0,22
Чили	0,26	0,25	0,25
Швейцария	1,00	0,97	0,97
<b>Швеция</b>	<b>0,77</b>	<b>0,75</b>	<b>0,75</b>
Шри-Ланка	0,08	0,08	0,08
Эквадор	0,06	0,06	0,06
Экваториальная Гвинея	0,06	0,06	0,06
Эритрея	0,06	0,06	0,06

Эстония	0,06	0,06	0,06
Эфиопия	0,07	0,06	0,06
Южная Африка	0,46	0,45	0,45
Ямайка	0,06	0,06	0,06
Япония	12,16	11,75	11,75
	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>

**Резолюция А36-33. Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что статья 62 Конвенции о международной гражданской авиации предусматривает, что Ассамблея может приостановить право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое не выполняет в пределах разумного срока своих финансовых обязательств перед Организацией,*

*принимая во внимание, что согласно статье 6.5 Финансовых положений ИКАО взносы Договаривающихся государств считаются причитающимися и подлежащими выплате полностью первого числа финансового года, к которому они относятся,*

*отмечая, что в последние годы сумма накопившейся задолженности по взносам существенно возросла и наряду с задержками с уплатой взносов за текущий год является препятствием для выполнения программы работы и создает серьезные трудности с движением наличности,*

*настоятельно призывает все Договаривающиеся государства, имеющие задолженность, принять соответствующие меры для ликвидации своей задолженности,*

*настоятельно призывает все Договаривающиеся государства и, в особенности, государства, избранные в Совет, принять все необходимые меры по своевременной уплате своих взносов,*

*постановляет, что с 1 января 2008 года:*

1. всем Договаривающимся государствам следует признать необходимость выплачивать свои взносы в начале того года, за который они причитаются, с тем чтобы Организация не сталкивалась с необходимостью использования Фонда оборотных средств для покрытия недостатка;

2. Совету следует поручить Генеральному секретарю направлять всем Договаривающимся государствам не менее трех раз в год графики с указанием текущих сумм, причитающихся за текущий год 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 а), 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 п. 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 п. 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 п. 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 п. 7 а) постановляющей части выше, при условии, что с его сто-



роны 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. Совету следует поручить Генеральному секретарю в течение следующего трехлетия контролировать и анализировать действенность существующих стимулов погашения задолженности за длительный срок и, при необходимости, подготовить к следующей очередной сессии Ассамблеи предложения о мерах, направленных на снижение задолженности по взносам;

12. Совету следует поручить Генеральному секретарю докладывать Совету о любом государстве, право голоса которого считается приостановленным, и о любой отмене приостановления права голоса согласно п. 6 и соответственно применять меры, предусматриваемые в п. 9;

13. настоящая резолюция заменяет резолюцию А35-26 Ассамблеи.

## **Резолюция А36-34. Фонд оборотных средств**

*Ассамблея:*

1. *отмечает*, что:

- a) в соответствии с резолюцией А35-28 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 был в среднем только на 5,0 % ниже, чем сумма прогнозируемых выплат, по сравнению с 17,7 % в предыдущем трехлетнем периоде;
- f) учитывая тенденции прошлого, существует лишь незначительный риск того, что объема Фонда оборотных средств может оказаться недостаточно для финансирования потребностей в 2007 году;
- g) опыт показал, что выплаты не производятся в начале года, когда они причитаются, и что ИКАО не может рассчитывать на поступление всех взносов даже к концу года, за который они начислены, и что такое неприемлемое несоблюдение некоторыми Договаривающимися государствами своих финансовых обязательств по Конвенции ведет к серьезному финансовому кризису в Организации, который может отразиться на всех Договаривающихся государствах;
- h) до тех пор, пока поступление денежной наличности будет оставаться неопределенным, ИКАО будет нуждаться в Фонде оборотных средств в качестве резервного источника, который она может использовать для погашения текущих обязательств по выплате наличности;
- i) в ноябре 2006 года Совет рассмотрел объем Фонда оборотных средств и определил, что необходимости в увеличении объема ФОС в 6,0 млн долл. в настоящее время не существует;

2. *постановляет*, что:

- a) объем Фонда оборотных средств сохраняется на уровне 6,0 млн долл.;
- b) каждый год не позднее ноября 2007, 2008, 2009 и 2010 гг. Совет рассматривает объем Фонда оборотных средств и принимает решение о целесообразности его срочного увеличения в течение этого года или в следующем году;
- c) если обоснованность этого будет установлена Советом, то объем Фонда оборотных средств устанавливается на уровне не выше 8,0 млн долл. при условии его увеличения за счет авансов, выплачиваемых новыми государствами, ставшими членами Организации после утверждения шкалы взносов. Такая корректировка Фонда оборотных средств будет основана на шкале взносов, действующей в течение того года, в отношении которого увеличение объема Фонда оборотных средств будет утверждено;
- d) Генеральный секретарь уполномочивается осуществлять, с предварительного одобрения Финансового комитета Совета, финансирование регулярных и дополнительных ассигнований, которые невозможно финансировать из Общего фонда и Фонда оборотных средств, путем заимствования из внешних источников сумм, необходимых для выполнения срочных обязательств Организации, и Генеральному секретарю поручается возмещать такие суммы в кратчайшие сроки; общая сумма такой задолженности Организации никогда не должна превышать 3,0 млн долл. в течение трехлетнего периода;
- e) Совет представляет следующей очередной сессии Ассамблеи доклад:
  - i) о достаточности объема Фонда оборотных средств с учетом опыта, накопленного в 2007, 2008 и 2009 гг.;
  - ii) о том, указывает ли финансовое состояние Общего фонда и Фонда оборотных средств на необходимость производить начисления на Договаривающиеся государства ввиду дефицита наличности, вызванного задолженностью по взносам;
  - iii) об адекватности суммы, предусматриваемой полномочиями производить займы;
- f) резолюция А35-28 утрачивает силу и заменяется настоящей резолюцией;

3. *настоятельно призывает*:

- 1) все Договаривающиеся государства выплачивать свои взносы как можно раньше в течение года, за который они причитаются, что позволит Организации уменьшить вероятность использования Фонда оборотных средств и внешних займов;
- 2) Договаривающиеся государства, имеющие задолженность, выполнить свои обязательства перед Организацией в кратчайшие сроки, как это предусматривается в резолюции А36/33.

## **Резолюция А36-35. Изменение Финансовых положений**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Совет утвердил создание Фонда генерирования дополнительных доходов для стимулирования и обеспечения большей стабильности деятельности по генерированию доходов при одновременном улучшении транспарентности и отчетности по операциям,

*принимая во внимание,* что Совет утвердил принципы составления бюджета, ориентированного на конечные результаты, для лучшей увязки финансовых потребностей Организации с планируемыми результатами ее деятельности,

*принимая во внимание,* что Совет утвердил принятие признанных на международном уровне стандартов бухгалтерской отчетности, одобренных Организацией Объединенных Наций и Комитетом старших руководителей системы Организации Объединенных Наций к применению с 1 января 2010 года или ранее, для улучшения качества, сопоставимости и убедительности финансовой отчетности в системе Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание,* что Совет одобрил дополнительные поправки к Финансовым положениям с целью уточнения и лучшего учета нынешних и будущих процессов и практики в области внедрения новой финансовой системы,

1. *постановляет,* что изложенные ниже поправки к финансовым положениям 5.2 и 6.2 утверждаются со вступлением в силу 1 января 2008 года;
2. *подтверждает* Финансовые положения, утвержденные Советом со вступлением в силу 1 января 2008 года, изложенные в добавлении к документу А36-WP/45, AD/11;
3. *отмечает,* что настоящая резолюция заменяет с 1 января 2008 года все предыдущие резолюции, касающиеся Финансовых положений (А12-35, А14-54, А14-55, А18-27, А21-35, А24-29, А32-29, А33-29 и А35-25);
4. *утверждает* приводимые ниже изменения к документу А36-WP/45, AD/11:

### **Финансовое положение 5.2**

- i) 5.2 с) независимо от пунктов а) и б) выше, до суммы, на которую в течение одного или нескольких финансовых годов, которые еще не представлялись Ассамблее, фактические разные поступления превышают сумму поступлений, взятых в расчет Ассамблеей при утверждении ассигнований на этот год или эти годы, чтобы покрыть расходы на проекты, связанные с эффективностью выполнения бизнес-плана Организации.

### **Финансовое положение 6.2**

- ii) 6.2 Излишек наличности определяется в виде разницы между суммой накопленного излишка, показанной в финансовых отчетах по Общему фонду, и суммой причитающихся с Договаривающихся государств выплат по взносам. Излишек наличности может использоваться для производства расходов и финансирования дефицитов в Возобновляемом фонде, созданном согласно

финансовому положению 7.8, при условии утверждения Советом, за исключением случая, если излишек наличности на конец года, предшествующего году проведения Ассамблеи, ликвидируется в соответствии с решением Ассамблеи.

**Резолюция А36-36. Утверждение счетов Организации за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что счета Организации за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы и ревизионные отчеты по ним, представленные Генеральным ревизором Канады – членом Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающим в качестве внешнего ревизора ИКАО, были представлены Ассамблее после распространения среди Договаривающихся государств,

*принимая во внимание,* что Совет рассмотрел ревизионные отчеты и представил их на рассмотрение Ассамблее, и

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 49 f) главы VIII Конвенции были рассмотрены расходы,

1. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 2004 финансовый год, а также замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

2. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 2005 финансовый год, а также замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

3. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 2006 финансовый год и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям, а также доклад о ходе выполнения рекомендаций внешнего ревизора за предыдущие годы;

4. *утверждает* проверенные счета за 2004 финансовый год;

5. *утверждает* проверенные счета за 2005 финансовый год;

6. *утверждает* проверенные счета за 2006 финансовый год.

**Резолюция А36-37. Утверждение счетов по деятельности в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по финансовым отчетам Организации, охватывающих также счета Программы развития Организации Объединенных Наций**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что счета за 2004, 2005 и 2006 финансовые годы, которые отражают положение с освоением средств, выделенных ИКАО Администратором Программы развития Организации Объединенных Наций, и которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, а также ревизионный отчет по финансовым отчетам Организации, которые охватывают также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, представленный Генеральным ревизором Канады – членом Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающим в качестве внешнего ревизора ИКАО, были представлены Ассамблее после распространения среди Договаривающихся государств,

*принимая во внимание,* что Совет рассмотрел ревизионные отчеты и представил их Ассамблее для рассмотрения и представления Администратору Программы развития Организации Объединенных Наций, и

*принимая во внимание,* что финансовые положения и правила Программы развития Организации Объединенных Наций предусматривают, что организации системы Организации Объединенных Наций, которым поручено осуществлять деятельность по линии ПРООН, направляют Администратору для передачи Исполнительному совету счета, отражающие положение с освоением средств, выделенных им Администратором, и что такие счета представляются вместе с удостоверением о ревизии, выданным внешними ревизорами организаций, и сопровождаются их докладами,

1. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам Организации за 2004 финансовый год, включающий также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

2. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам Организации за 2005 финансовый год, включающий также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

3. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам Организации за 2006 финансовый год, включающий также счета Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

4. *утверждает* счета за 2004 финансовый год, относящиеся к Программе развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель;

5. *утверждает* счета за 2005 финансовый год, относящиеся к Программе развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель;

6. *утверждает* счета за 2006 финансовый год, относящиеся к Программе развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель;

7. *постановляет* направить финансовые ведомости Организации, включая счета в рамках Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и доклады ревизора Администратору Программы развития Организации Объединенных Наций для представления Исполнительному совету ПРООН.

#### **Резолюция А36-38. Назначение внешнего ревизора**

*Ассамблея:*

1. *принимает к сведению*, что:

- a) Финансовыми положениями предусматривается, что при условии подтверждения Ассамблеей Совет назначает внешнего ревизора Организации;
- b) Совет рассмотрел представленные Договаривающимися государствами в 2007 году кандидатуры и в соответствии с финансовым положением 13.1 утвердил назначение первого президента Счетной палаты Франции г-на Филиппа Сегэна, члена Группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, внешним ревизором ИКАО на 2008, 2009 и 2010 финансовые годы;

2. *выражает* свою искреннюю признательность генеральному ревизору Канады г-же Шейле Фрейзер за высокое качество предоставленных ею услуг Организации в качестве внешнего ревизора и за оказанную ею в духе сотрудничества эффективную помощь должностным лицам и органам ИКАО в период пребывания ее в этой должности и пользуется случаем выразить еще раз свою искреннюю признательность ее предшественникам, которыми также являлись генеральные ревизоры Канады;

3. *подтверждает* предпринятые Советом действия по назначению г-на Филиппа Сегэна, первого президента Счетной палаты Франции, внешним ревизором ИКАО на 2008, 2009 и 2010 финансовые годы.

#### **Резолюция А36-39. Исследование по вопросу распределения расходов между Фондом расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) и бюджетом Регулярной программы**

*Ассамблея просит* Совет рассмотреть и утвердить политику в области возмещения расходов и взаимодействовать с Секретариатом в целях получения в рамках реализации экспериментального проекта точной и своевременной информации для принятия Советом решения.







