



ИКАО

Doc 10024, A38-EX

АССАМБЛЕЯ  
ТРИДЦАТЬ ВОСЬМАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2013 года

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ  
КОМИТЕТ

ДОКЛАД И ПРОТОКОЛЫ

*Утверждено Исполнительным комитетом Ассамблеи  
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*





ИКАО

Doc 10024, A38-EX

АССАМБЛЕЯ  
ТРИДЦАТЬ ВОСЬМАЯ СЕССИЯ

Монреаль, 24 сентября – 4 октября 2013 года

ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ  
КОМИТЕТ

ДОКЛАД И ПРОТОКОЛЫ

*Утверждено Исполнительным комитетом Ассамблеи  
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

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

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по  
продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО [www.icao.int](http://www.icao.int).

**Дос 10024. Доклад и протоколы Исполнительного комитета**

Номер заказа: 10024

ISBN 978-92-9249-652-4

© ИКАО, 2015

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

## ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

### ДОКЛАД И ПРОТОКОЛЫ

#### СОДЕРЖАНИЕ

##### I. Доклад

	Страница
Доклад Исполнительного комитета .....	3
Общий раздел .....	3
Участие делегаций государств и наблюдателей .....	3
Повестка дня.....	6
Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам <i>(вопрос был представлен в устном докладе пленарному заседанию; в части I настоящего документа изложение вопроса отсутствует)</i>	
Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы .....	7
Пункт 12 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи .....	7
Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика .....	10
Пункт 14 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ).....	34
Пункт 15 повестки дня. Авиационная безопасность. Поддержка внедрения .....	34
Пункт 16 повестки дня. Упрощение формальностей и машиночитываемые проездные документы .....	37
Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды .....	46
Пункт 18 повестки дня. Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации .....	88
Пункт 19 повестки дня. Срок пребывания в должности Генерального секретаря.....	89
Пункт 20 повестки дня. Предложение проводить сессии Ассамблеи каждые два года .....	90

Пункт 21 повестки дня. Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции с целью увеличения состава Совета до 39 членов.....	91
Пункт 22 повестки дня. Управление людскими ресурсами .....	92
Пункт 23 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО .....	93
Пункт 24 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО .....	94
Пункт 25 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом .....	96

## **II. Протоколы**

<b>Протокол первого заседания, среда, 25 сентября 2013 года, 9:00.....</b>	<b>109</b>
<b>Протокол второго заседания, среда, 25 сентября 2013 года, 14:00.....</b>	<b>113</b>
<b>Протокол третьего заседания, четверг, 26 сентября 2013 года, 9:00.....</b>	<b>127</b>
<b>Протокол четвертого заседания, четверг, 26 сентября 2013 года, 14:00.....</b>	<b>153</b>
<b>Протокол пятого заседания, пятница, 27 сентября 2013 года, 9:00 .....</b>	<b>173</b>
<b>Протокол шестого заседания, пятница, 27 сентября 2013 года, 14:00.....</b>	<b>199</b>
<b>Протокол седьмого заседания, среда, 2 октября 2013 года, 9:00 .....</b>	<b>231</b>
<b>Протокол восьмого заседания, среда, 2 октября 2013 года, 14:00 .....</b>	<b>239</b>
<b>Протокол девятого заседания, четверг, 3 октября 2013 года, 9:00 .....</b>	<b>253</b>
<b>Протокол десятого заседания, четверг, 3 октября 2013 года, 14:30.....</b>	<b>259</b>
<b>Протокол одиннадцатого заседания, четверг, 3 октября 2013 года, 16:30 .....</b>	<b>271</b>
<b>Добавление. Список рабочих документов, рассмотренных Исполнительным комитетом.....</b>	<b>277</b>

ГРАФИК РАССМОТРЕНИЯ ПУНКТОВ ПОВЕСТКИ ДНЯ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ

ДАТА И НОМЕР ЗАСЕДАНИЯ											
Пункт повестки дня		Сентябрь					Октябрь				
		25 утр. 1	25 дн. 2	26 утр. 3	26 дн. 4	27 утр. 5	27 дн.	2 утр. 6, 7	2 дн. 8	3 утр. 9	3 дн. 10, 11
10.	Задолженность по взносам	X									
11.	Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы			X				X			
12.	Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи		X					X			
13.	Авиационная безопасность. Политика					X		X			
14.	Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)					X		X			
15.	Авиационная безопасность. Поддержка внедрения					X		X			
16.	Упрощение формальностей и машиночитываемые проездные документы					X		X			
17.	Охрана окружающей среды			X				X	X	X	X
18.	Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации		X					X			
19.	Срок пребывания в должности Генерального секретаря		X					X			
20.	Предложение проводить сессии Ассамблеи каждые два года		X					X			
21.	Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции с целью увеличения состава Совета до 39 членов		X					X			
22.	Управление людскими ресурсами				X			X			
23.	Кадровая ситуация в ИКАО				X			X			
24.	Повышение эффективности и действенности ИКАО				X			X			
25.	Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом				X			X			





**ЧАСТЬ I**  
**ДОКЛАД**  
**ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА**



## ДОКЛАД ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА АССАМБЛЕЕ

### *Общий раздел*

1. В период с 24 сентября по 4 октября Исполнительный комитет 38-й сессии Ассамблеи провел одиннадцать заседаний. Заседания проводились под председательством Председателя Ассамблеи посла Мишеля Вахенхайма (Франция), за исключением 6-го заседания, на котором председательствовал первый заместитель Председателя Ассамблеи г-н Роберт Дик (Канада).

### *Участие делегаций государств и наблюдателей*

2. На всех или нескольких заседаниях Комитета присутствовали представители перечисленных ниже 184 государств-членов:

Австралия	Республика)	Кабо-Верде
Австрия	Вьетнам	Казахстан
Азербайджан	Габон	Камбоджа
Албания	Гайана	Камерун
Алжир	Гаити	Канада
Ангола	Гамбия	Катар
Андорра	Гана	Кения
Антигуа и Барбуда	Гватемала	Кипр
Аргентина	Гвинея	Кирибати
Армения	Гвинея-Бисау	Китай
Афганистан	Германия	Колумбия
Багамские Острова	Гондурас	Коморские Острова
Бангладеш	Гренада	Конго
Барбадос	Греция	Корейская Народно- Демократическая
Бахрейн	Грузия	Республика
Беларусь	Дания	Коста-Рика
Белиз	Демократическая	Кот-д'Ивуар
Бельгия	Республика Конго	Куба
Бенин	Джибути	Кувейт
Болгария	Доминиканская Республика	Кыргызстан
Боливия	Египет	Лаосская Народно- Демократическая
(Многонациональное	Замбия	Республика
Государство)	Зимбабве	Латвия
Босния и Герцеговина	Йемен	Лесото
Ботсвана	Израиль	Либерия
Бразилия	Индия	Ливан
Бруней-Даруссалам	Индонезия	Ливия
Буркина-Фасо	Иордания	Литва
Бурунди	Ирак	Люксембург
Бутан	Иран	Маврикий
Бывшая югославская	(Исламская Республика)	Мавритания
Республика Македония	Ирландия	Мадагаскар
Вануату	Исландия	Малайзия
Венгрия	Испания	
Венесуэла (Боливарианская	Италия	

Мали	Португалия	Тонга
Мальдивы	Республика Корея	Тринидад и Тобаго
Мальта	Республика Молдова	Тунис
Марокко	Российская Федерация	Туркменистан
Маршалловы Острова	Руанда	Турция
Мексика	Румыния	Уганда
Микронезии (Федеративные Штаты)	Сальвадор	Узбекистан
Мозамбик	Самоа	Украина
Монако	Сан-Марино	Уругвай
Монголия	Сан-Томе и Принсипи	Фиджи
Мьянма	Саудовская Аравия	Филиппины
Намибия	Свазиленд	Финляндия
Непал	Сейшельские острова	Франция
Нигер	Сенегал	Хорватия
Нигерия	Сент-Винсент и Гренадины	Центральноафриканская Республика
Нидерланды	Сент-Китс и Невис	Чад
Никарагуа	Сент-Люсия	Черногория
Новая Зеландия	Сербия	Чешская Республика
Норвегия	Сингапур	Чили
Объединенная Республика Танзания	Словакия	Швейцария
Объединенные Арабские Эмираты	Словения	Швеция
Оман	Соединенное Королевство	Шри-Ланка
Острова Кука	Соединенные Штаты Америки	Эквадор
Пакистан	Соломоновы острова	Экваториальная Гвинея
Палау	Сомали	Эстония
Панама	Судан	Эфиопия
Парагвай	Сьерра-Леоне	Южная Африка
Перу	Таиланд	Южный Судан
Польша	Тимор-Лешти	Ямайка
	Того	Япония

3. На одном или нескольких заседаниях также присутствовали наблюдатели от следующих международных организаций:

- Агентство по контролю за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации Восточноафриканского сообщества (КАССОА);
- Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА);
- Арабская комиссия гражданской авиации (АРКГА);
- Ассоциация "Глобальный экспресс" (ГЕА);
- Африканская комиссия гражданской авиации (АКГА);
- Африканский союз (АС);
- Африканский банк развития (АБР);
- Всемирная таможенная организация (ВТамО);
- Всемирная туристская организация (ЮНВТО);
- Восточноафриканское сообщество (ЕАС)
- Всемирный банк (ВБ);
- Группа членов семей жертв авиакатастроф (ГЧСЖА);
- Европейская конференция гражданской авиации (ЕКГА);

Европейская организация по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ);  
Европейская организация по оборудованию для гражданской авиации (ЕВРОКАЕ);  
Европейский союз (ЕС);  
Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП);  
Западноафриканский экономический и валютный союз (ЗАВС);  
Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS);  
Королевское авиационное общество (RAeS);  
Латиноамериканская ассоциация воздушного и космического права (АЛАДА);  
Латиноамериканская и карибская ассоциация воздушного транспорта (АЛТА);  
Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА);  
Межгосударственный авиационный комитет (МАК);  
Международная академия авиационно-космической медицины (МААКМ);  
Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА);  
Международная ассоциация грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА);  
Международная коалиция за устойчивое развитие авиации (ИКСА);  
Международная организация труда (МОТ);  
Международная федерация ассоциаций диспетчеров авиакомпаний (ИФАЛДА);  
Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА);  
Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА);  
Международная федерация ассоциаций по электронным средствам для обеспечения безопасности воздушного движения (ИФАТСЕА);  
Международная федерация транспортников (МФТ);  
Международная федерация транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА);  
Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА);  
Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА);  
Международный совет аэропортов (МСА);  
Международный совет деловой авиации (МСДА);  
Общество инженеров самодвижущегося транспорта (САЕ);  
Общий рынок государств Восточной и Южной Африки (КОМЕСА);  
Объединенные авиационные администрации – Учебная организация (ЖАА-ТО);  
Организация арабских воздушных перевозчиков (ОАВП);  
Организации Объединенных Наций (ООН);  
Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО);  
Организация по контролю за обеспечением безопасности полетов группы государств-участников Банджувского договора (БАГАСОО);  
Организация Североатлантического договора (НАТО);  
Радиотехническая авиационная комиссия (РТСА);  
Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН);  
Фонд безопасности полетов (ФБП);  
Центральноамериканская корпорация по аэронавигационному обслуживанию (КОСЕСНА);  
Экономическое и финансовое сообщество Центральноафриканских государств (СЕМАК);  
Экономическое сообщество государств Западной Африки (ЭКОВАС);  
Экономическое сообщество Центральноафриканских государств (ЭККАС);

4. На всех заседаниях Комитета также присутствовал Генеральный секретарь г-н Раймон Бенжамен. Секретарем Комитета был г-н Дж. В. Аугустин, исполняющий обязанности директора Управления по правовым вопросам и внешним сношениям. Заместителем секретаря был г-н Б. Верхеген. Помощниками секретаря были г-жа Н. Абденнеби, г-н Б. Джибо, г-н И. Галан, г-жа Дж. Хьюпи, г-н А. Ларкос, д-р Ф. Лиу, г-н Дж. Марриотт, г-н П. Ноад, г-н Дж. Ван и г-н Дж. Вайх. Составителями кратких отчетов являлись г-жа С. Блэк, г-жа Д. Дж. Купер, г-жа В. Мурака и г-жа Л. Виртанен.

5. Протоколы заседаний публикуются как документы A38-Min. EХ/1-11.

#### ***Повестка дня***

6. Пленарное заседание передало на рассмотрение Исполнительному комитету перечисленные ниже пункты:

- Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам
- Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблее за 2010, 2011 и 2012 годы
- Пункт 12 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи
- Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика
- Пункт 14 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)
- Пункт 15 повестки дня. Авиационная безопасность. Поддержка внедрения
- Пункт 16 повестки дня. Упрощение формальностей и машиночитываемые проездные документы
- Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды
- Пункт 18 повестки дня. Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации
- Пункт 19 повестки дня. Срок пребывания в должности Генерального секретаря
- Пункт 20 повестки дня. Предложение проводить сессии Ассамблеи каждые два года
- Пункт 21 повестки дня. Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции с целью увеличения состава Совета до 39 членов
- Пункт 22 повестки дня. Управление людскими ресурсами
- Пункт 23 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО
- Пункт 24 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО
- Пункт 25 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом

7. Вся документация и рабочие документы, рассмотренные Комитетом, перечислены по пунктам повестки дня и размещены на веб-сайте Ассамблеи ИКАО по адресу: <http://www.icao.int/Assembly38/>.

#### **Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы**

11.1 На 3-м заседании Исполнительного комитета Президент Совета сделал общий обзор годовых докладов Совета за 2010, 2011 и 2012 годы, а также дополнительного доклада за первые шесть месяцев 2013 года, который касался пункта 11 повестки дня. Было отмечено, что с полным текстом этих докладов, которые ранее были направлены всем Договаривающимся государствам, можно также ознакомиться на открытом веб-сайте ИКАО.

11.2 В ходе представленного Президентом Совета обзора Исполнительный комитет проинформировали о том, что Совет в течение этого периода особенно активно работал над достижением существующих стратегических целей, касающихся безопасности полетов, авиационной безопасности, охраны окружающей среды и устойчивого развития воздушного транспорта.

11.3 Кроме того, Исполнительный комитет проинформировали о некоторых значительных достижениях и решениях Совета, направленных на обеспечение устойчивого развития в долгосрочной перспективе. Это касалось действий, предпринятых Советом во исполнение резолюций Ассамблеи, принятых на 37-й сессии Ассамблеи в 2010 году, а также мероприятий, проведенных Организацией. Было отмечено, что в совокупности эти действия способствовали реализации многосторонней стратегии, основанной на упреждающих действиях, гибкости и процессах управления риском.

#### **Пункт 12 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи**

12.1 На своем 2-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос *"Политика в и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи"* на основании документа А38-WP/19, представленного Советом ИКАО, и двух рабочих документов, один из которых был представлен Индонезией (А38-WP/171), а второй Японией (А38-WP/334), а также информационного документа, представленного Межправительственным авиационным комитетом (А38-WP/134).

12.2 В документе А38-WP/19 Совет представил обновленную информацию о политике и стратегии ИКАО в области оказания технической помощи и технического сотрудничества, включая разделение обязанностей в рамках Секретариата по выполнению этих видов деятельности. Доклад информирует Ассамблею о том, что в интересах упорядочивания и укрепления программ технической поддержки ИКАО Совет принял новые определения терминов "техническая помощь" и "техническое сотрудничество" в контексте Организации. С одной стороны, Организация будет оказывать техническую помощь за счет ресурсов регулярного бюджета и добровольных фондов, которые будут распределяться в соответствии с принципами финансирования и критериями очередности, определенными Советом, в первую очередь для устранения недостатков, выявленных, в основном, в ходе проверок, проводимых ИКАО. С другой стороны, в рамках концепции технического сотрудничества Организация посредством своего Управления технического сотрудничества (ТСВ) будет продолжать оказывать поддержку государствам и другим организациям при разработке и реализации проектов, финансируемых государствами или донорами по принципу возмещения расходов. Отметив, что Программа

технического сотрудничества является постоянным приоритетным видом деятельности Организации, доклад представляет результаты анализа финансовых и не поддающихся количественному измерению операционных результатов деятельности за трехлетний период 2010–2012 гг. в сравнении с предыдущим трехлетним периодом, а также результаты деятельности Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) за отчетный период, дополненные информацией о распределении расходов между фондом AOSC и регулярным бюджетом. В докладе также содержится информация о важных событиях, произошедших в Управлении технического сотрудничества за трехлетний период, включая создание системы управления качеством, подтверждающее приверженность ИКАО делу постоянного повышения уровня качества и эффективности услуг, оказываемых в области технического сотрудничества на благо государств-членов и глобального авиационного сообщества в целом.

12.3 В документе A38-WP/171, представленном Индонезией, выражено мнение государства относительно политики ИКАО и принципов финансирования деятельности в области технической помощи и технического сотрудничества в свете новых определений, принятых Советом. Подчеркивая свой положительный опыт выполнения проектов Управления технического сотрудничества, финансируемых правительством страны, и участие Индонезии в трех совместных программах, правительство страны информировало о своем намерении продолжать участие в Программе технического сотрудничества. Мнение Индонезии в отношении Программы технической помощи заключалось в том, что если она будет финансироваться исключительно за счет регулярного бюджета и добровольных фондов, то в рамках такой Программы возможно финансирование только краткосрочных видов деятельности более ограниченного масштаба. Учитывая эти обстоятельства и глобальную заинтересованность и важность устранения значительных проблем в области безопасности полетов и авиационной безопасности, документ предлагает привлечь дополнительное финансирование за счет активизации деятельности Организации по привлечению финансирования от таких международных учреждений, как Всемирный банк и банки регионального развития. Поэтому Индонезия предложила Ассамблее поручить Генеральному секретарю возобновить и активизировать усилия по привлечению финансирования для деятельности в области технической помощи, в частности, для оказания поддержки деятельности по устранению значительных проблем в области безопасности полетов и авиационной безопасности.

12.4 В документе A38-WP/334, представленном Японией, содержится информация для Ассамблеи о существенном опыте Японии в области международного сотрудничества в сфере обеспечения безопасности полетов, авиационной безопасности и в других аэронавигационных областях, включая развитие аэропортов, а также о достижениях Японии в области планирования, проектирования, строительства, эксплуатации, обслуживания и экологически благоприятных аэропортов и управления ими. Ассамблее было предложено принять к сведению готовность Японии оказать помощь Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (ASEAN) и другим странам в этих сферах деятельности.

12.5 В документе A38-WP/134, представленном Межгосударственным авиационным комитетом, приведена информация о новом подходе к подготовке авиационных специалистов в рамках проекта совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации, осуществляемого с помощью ИКАО в Содружестве независимых государств (COSCAP-CIS). Данная новая методика заменяет традиционные методы обучения инспекторского, летного и инженерно-технического состава авиационных администраций и авиакомпаний в форме семинаров и симпозиумов по конкретным типам воздушных судов, эксплуатируемых в регионе. Этот наиболее эффективный, продуктивный и экономичный подход будет также применен в рамках проекта в 2014 году.

12.6 Исполнительный комитет отметил, что деятельность в рамках Программы технического сотрудничества продолжала быть объектом интереса государств, доноров и частных организаций, и в этот период в рамках Программы выполнялось в среднем 100 проектов в год



примерно в 150 странах на общую сумму в размере 337,9 млн долл. США. Комитет принял к сведению деятельность Генерального секретаря, направленную на дальнейшее расширение масштабов Программы и создание новых партнерских структур с тем, чтобы государства-члены смогли в равной степени пользоваться опытом ИКАО и ее знаниями в деле оказания помощи по устранению недостатков в секторе гражданской авиации. Комитет также был информирован о мерах, принятых Генеральным секретарем по максимально возможному сокращению расходов, что наряду с увеличением объема Программы способствовало восстановлению финансового положения фонда AOSC.

12.7 Комитет был информирован о подготовке Плана управления Программы технического сотрудничества, устанавливающего цели и стратегии на предстоящие три года. Было признано, что в интересах государств цель ИКАО должна по-прежнему заключаться в том, чтобы постоянно повышать эффективность и качество услуг, оказываемых ее Управлением технического сотрудничества. В этой связи Комитет принял к сведению информацию о том, что первоочередное значение уделялось реализации стандарта ИСО 9001:2008 в качестве системы управления качеством в ТСВ и что в 2013 году была получена сертификация по этому стандарту, за исключением Секции кадров на местах, сертификация которой ожидается в 2014 году.

12.8 Была отмечена необходимость разработки адекватных ключевых показателей эффективности для оценки результатов деятельности Программы технического сотрудничества по выполнению ожидаемых целей проектов, в частности, в отношении устранения недостатков в области обеспечения безопасности полетов и авиационной безопасности, выявленных в ходе проверок, проводимых ИКАО. Вновь было отмечено, что применение оценок ex-post facto в качестве средств оценки общего воздействия Программы на достижение стратегических целей ИКАО получило широкую поддержку предыдущей Ассамблеи. Согласившись с этими заявлениями, Секретариат подчеркнул, что в соответствии с резолюцией А36-17 Ассамблеи в рамочные соглашения, подписываемые ИКАО с правительствами, было включено положение, поощряющее проведение независимых оценок ex-post в качестве неотъемлемой части процесса планирования и реализации проекта, а ключевые показатели эффективности были определены на уровне проекта и программы и представлены в докладе Совету в рамках процесса Плана управления.

12.9 В ходе обсуждения вопроса технической помощи было отмечено, что новая политика и механизм финансирования привели к тому, что регламентирующие функции, функции проверок и оказания помощи выполняются в ИКАО одним и тем же административным органом. Было выражено мнение о том, чтобы во избежание потенциального конфликта интересов рассмотреть вопрос передачи всех обязанностей по Программе технической помощи Управлению технического сотрудничества.

12.10 Со ссылкой на предложение в документе WP/171 привлекать дополнительное финансирование от глобальных и региональных банков развития на деятельность по оказанию технической помощи, в частности, для устранения значительных проблем в области безопасности полетов и авиационной безопасности, было указано на то, что в течение вот уже 61 года различные проекты в области воздушного транспорта финансировались Всемирным банком при координации и в сотрудничестве с различными донорами. Тем не менее, как правило, Банк предоставляет финансирование только на основе конкурсных торгов, что для ИКАО не представлялось возможным.

12.11 Было внесено предложение уделять самый высокий приоритет вопросам финансирования проектов технической помощи в государства с оцениваемым высоким риском, с одной стороны, и отсутствием надлежащих ресурсов для устранения недостатков, с другой стороны.

12.12 Исполнительный комитет пришел к единому мнению в отношении новой политики и стратегии технической помощи и технического сотрудничества, принятых Советом в интересах упорядочивания и укрепления программ технической помощи ИКАО. Комитет признал, что

ИКАО и другие партнеры по реализации проектов должны продолжать работу в рамках своих полномочий в тесном сотрудничестве и при координации действий в интересах гражданской авиации. В отношении перспектив предстоящего трехлетнего периода было решено, что, учитывая стремительное развитие технологии в области гражданской авиации, Программа технического сотрудничества ИКАО будет продолжать играть важную роль в оказании поддержки государствам. Соответственно, Комитет согласился с содержанием рабочего документа WP/19 и рекомендовал Ассамблее одобрить действия, предложенные Советом.

### **Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика**

13.1 На 6-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о политике в области авиационной безопасности на основе доклада Совета (WP/13), касающегося выполнения Декларации по авиационной безопасности, принятой на 37-й сессии Ассамблеи, и Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS), а также доклад Совета о результатах Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS), проходившей в сентябре 2012 года (WP/12). На основе этой информации Комитет также рассмотрел предложение Совета об обновлении *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства* (WP/14). Кроме того, государства и наблюдатели представили 17 документов: WP/64, 104, 124, 128, 129, 133, 136, 138, 158, 159, 172, 178, 197, 235, 273, 276 и 345.

13.2 В документе WP/12 Совет представил сводную информацию об основных результатах HLCAS, проходившей в Монреале 12–14 сентября 2012 года, и предпринимаемых в настоящее время мерах по обеспечению своевременного выполнения в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг. всех рекомендаций Конференции, и информацию об основных этапах, связанных с реализацией каждого мероприятия.

13.3 В документе WP/13 Совет проинформировал о том, что Декларация по авиационной безопасности успешно применяется для расширения международного сотрудничества в целях укрепления авиационной безопасности, и подчеркнул важность оказания содействия принятию эффективных и устойчивых мер безопасности во всем мире в соответствии с принципами Декларации. Было подчеркнуто, что реализация ICASS, одобренной 37-й сессией Ассамблеи в качестве стратегического плана укрепления потенциала ИКАО в целях осуществления возложенного на Организацию мандата в сфере обеспечения авиационной безопасности, осуществляется успешно. Совет также обратил внимание на предусмотренные ICASS приоритеты на трехлетний период 2014–2016 гг. и, отметив тот факт, что эти виды деятельности зависят от добровольных взносов, представил разбивку расходов на реализацию ICASS и уточненную информацию о взносах в натуральном выражении, а также о потребностях во взносах на следующий трехлетний период.

13.4 В документе WP/14 Совет представил предложения об изменении резолюции A37-17 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"*. Эти изменения предложены с целью отразить важные события, происшедшие в области авиационной безопасности после 37-й сессии Ассамблеи, включая результаты HLCAS и ряд совместных заявлений, принятых региональными конференциями по авиационной безопасности, проходившими в 2011 и 2012 гг. Проект резолюции включает поправки, обусловленные необходимостью уточнения намерения действующей политики и исключения положений, достигших своей цели. В резолюции сохранена принятая в 2010 году Декларация по авиационной

безопасности, что свидетельствует о сохранении актуальности ее принципов в деле расширения международного сотрудничества.

13.5 В документе WP/178 Египет проинформировал о предпринимаемых мерах по выполнению основных требований обеспечения безопасности авиагруза и почты и подчеркнул важность внедрения более жестких положений по обеспечению безопасности груза и почты, предусмотренных поправкой 13 к Приложению 17.

13.6 Индонезия представила информацию о применяемых процессах досмотра авиагруза и почты и проинформировала о ряде проблем, связанных с их внедрением (WP/158). В документе подчеркивается важность ускорения процесса принятия положений Приложения 17 в целях внедрения безопасной цепи поставок и согласования положений Приложения 17 с требованиями к обеспечению безопасности, предъявляемыми таможенными органами и почтовыми ведомствами. Ряд государств выразили свою озабоченность в отношении применения действующих правил в государствах-членах третьей стороны.

13.7 В документе WP/197 Российская Федерация определила ряд путей совершенствования сети координационных центров по авиационной безопасности (PoC). В документе отмечается необходимость разработки соответствующего оперативного инструктивного материала, а государствам рекомендуется использовать защищенную веб-ориентированную платформу AVSECPaedia, использовать современное телекоммуникационное оборудование и проводить тест-сеансы для оценки эффективности сети. В документе также содержится информация о деятельности PoC, функционирующего в Российской Федерации.

13.8 В документе WP/138 Венесуэла (Боливарианская Республика) предложила разработать инструктивный материал для оказания помощи государствам в использовании ориентированного на результаты подхода к обеспечению авиационной безопасности. В документе описываются различные обстоятельства и факторы, которые должны учитываться государствами при применении основанных на результатах мер безопасности, и подчеркивается, что государства могут извлечь выгоду из инструктивного материала, описывающего порядок эффективного и действенного применения таких мер.

13.9 Венесуэла (Боливарианская Республика) обратила особое внимание на выгоды электронного обучения и положительное влияние, которое такой метод может оказать на подготовку авиационных специалистов (WP/235), и подчеркнула необходимость оказания содействия использованию такого вида обучения для подготовки специалистов в области авиационной безопасности.

13.10 В документе WP/133 Австралия от имени 15 государств-членов и 6 международных организаций представила предлагаемую дорожную карту укрепления глобальной безопасности авиагруза. В этой дорожной карте, призванной служить "живым документом", содержится сводная информация об основных мероприятиях и предпринимаемых инициативах по укреплению глобальной безопасности авиагруза для противодействия угрозе незаконного вмешательства.

13.11 В документе WP/136 Австралия, Канада и Соединенные Штаты Америки представили информацию о реализации согласованной, поэтапной инициативы, предусматривающей внедрение к 31 января 2014 года основанного на применении технических средств досмотра жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) в этих государствах и в Европейском союзе с целью постепенного уменьшения ограничений на перевозку ЖАГ. В документе говорится о возможном влиянии досмотра ЖАГ на третьи страны, необходимости принятия международных действий и

подготовке предписаний в отношении мер по контролю ЖАГ с целью разработки взаимопризнанных минимальных требований к досмотру, а также четкого и последовательного информирования пассажиров.

13.12 В документе WP/64 Бельгия от имени Европейского союза и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) заявила о том, что ИКАО должна по-прежнему руководствоваться некоторыми рекомендациями HLCAS для выполнения возложенного на нее мандата в сфере обеспечения авиационной безопасности и учесть их при обновлении *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*. Она предложила Ассамблее использовать содержащиеся в документе WP/64 предложения для определения политики и приоритетов деятельности на предстоящий трехлетний период 2014–2016 годов.

13.13 В документе WP/172 Никарагуа от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛИАКГА) объяснила проблему оборота наркотиков и незаконной перевозки наркотических средств по воздуху, в частности самолетами авиации общего назначения, выполняющими скрытые операции, а также представила информацию об осуществляемом на международном уровне сотрудничестве, направленном на пресечение такой деятельности. В документе ИКАО предлагается обновить Стандарты и Рекомендуемую практику, разработать инструктивный материал, расширять международное сотрудничество и повышать степень осведомленности об этой проблеме в целях достижения согласованных на предыдущих Ассамблеях целей предотвращения этой деятельности.

13.14 В документе WP/128 Сингапур от имени 25 государств-членов представил информацию об осуществлявшейся в течение последних трех лет деятельности ИКАО по укреплению авиационной безопасности, и подчеркнул, что ИКАО, ее государствам-членам, авиационной отрасли и другим заинтересованным сторонам необходимо продолжить индивидуальную и совместную деятельность по борьбе с угрозой терроризма в гражданской авиации.

13.15 В документе WP/129, представленном Сингапуром от имени 26 государств-членов, приводится описание предлагаемых мер по реализации принципов, регулирующих международное сотрудничество в области авиационной безопасности, включая разработку Секретариатом плана действий с участием соответствующих заинтересованных сторон.

13.16 В документе WP/276 Международный совет аэропортов (МСА) подчеркнул важность сотрудничества между ИКАО и партнерами по отрасли в деле разработки инновационных процессов и технологий в целях повышения уровня авиационной безопасности и упрощения формальностей при перевозке пассажиров и внес предложение о том, что это необходимо отразить в *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*.

13.17 В информационном документе (WP/124) Израиль обратил внимание на свое решение оборудовать парк гражданских воздушных судов лазерными системами для защиты от нападения с использованием переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК). В документе отмечается прогресс, достигнутый в процессе сертификации, и указывается, что, как ожидается, израильские воздушные перевозчики начнут выполнять международные полеты с действующими системами в начале 2014 года.

13.18 Индонезия представила информационный документ (WP/159) о реализации программы по повышению осведомленности об угрозе в международном аэропорту Нгура-Рай в

Бали. Реализация программы по повышению осведомленности о подозрительной деятельности всех сотрудников службы безопасности аэропорта была начата в июне 2011 года в рамках сотрудничества с Австралией и, как ожидается, окажет помощь в обнаружении на раннем этапе потенциальных террористических угроз. Исходя из достигнутых положительных результатов на настоящий момент, Индонезия планирует ввести данную программу еще в двух крупных аэропортах.

13.19 В информационном документе (WP/273) Республика Корея представила обзор передовой практики, реализуемой в международном аэропорту Инчхон и в других аэропортах, включая установку различных систем безопасности на базе передовых информационных технологий. В документе описываются процедуры повышения уровня безопасности зон ограниченного доступа, частично путем 100-процентного досмотра лиц, помимо пассажиров, и автоматического контроля транспортных средств.

13.20 Соединенные Штаты Америки представили в информационном документе (WP/104) доклад об основанных на оценке риска инициативах по обеспечению авиационной безопасности, которые были подготовлены и реализованы с августа 2011 года в рамках постоянных усилий по более эффективному использованию ресурсов и повышению эффективности контрольно-пропускных пунктов при проверке большинства авиапассажиров. Основанные на разведывательной информации и оценке риска методы обеспечения безопасности в настоящее время используются в определенной степени во всех аэропортах Соединенных Штатов Америки и включают различные инициативы, в том числе предполетные мероприятия.

13.21 Вьетнам проинформировал Ассамблею в информационном документе (WP/345) о последних событиях в национальном масштабе, отметив усилия, направленные на упрощение операций с авиагрузом и создание безопасной цепочки поставок.

13.22 Комитет поддержал усилия Совета в деле реализации рекомендаций HLCAS и принял к сведению достигнутые на настоящий момент результаты. В частности, он с удовлетворением отметил оперативные действия, предпринятые Советом для решения вопроса, касающегося уязвимых мест в обеспечении безопасности авиагруза и угрозы, представляемой инсайдерами, путем ускоренного принятия поправки 13 к Приложению 17. Учитывая тот факт, что уже достигнут значительный прогресс в выполнении целого ряда других рекомендаций Конференции, включая регулярное обновление и распространение *Заявления ИКАО о глобальном контексте риска* и планы созыва симпозиума по инновациям в авиационной безопасности в 2014 году, Комитет одобрил подробный план работы, утвержденный Советом для выполнения всех рекомендаций HLCAS к концу 2016 года.

13.23 Комитет признал успешные результаты HLCAS в определении важных принципов обеспечения авиационной безопасности и напомнил о ряде ключевых рекомендаций HLCAS, призывающих ИКАО и государства-члены:

- a) содействовать применению основанного на оценке риска подхода к авиационной безопасности;
- b) обеспечить устойчивость методов обеспечения авиационной безопасности;
- c) поощрять договоренности о взаимном признании и международном сотрудничестве;
- d) содействовать инновациям;
- e) осуществлять мероприятия по оказанию помощи.

13.24 Комитет согласился с тем, что приведенные выше рекомендации следует рассматривать как приоритетные направления политики ИКАО в программе работы по обеспечению авиационной безопасности на трехлетний период 2014–2016 гг., в то время как Организация выполняет конкретные задачи, определенные в документах WP/12, WP/13, WP/64 и WP/128.

13.25 Комитет согласился с тем, что Декларация по авиационной безопасности остается актуальной и должна по-прежнему направлять усилия государств и других заинтересованных сторон на дальнейшее повышение авиационной безопасности. С удовлетворением отметив основные достижения в реализации мандата по обеспечению авиационной безопасности, определенного 37-й сессией Ассамблеи, Комитет вновь подтвердил, что ICASS является основной стратегией повышения авиационной безопасности в следующем трехлетнем периоде, отметив важность дальнейшего оказания поддержки мероприятиям ICASS путем финансовых и натуральных взносов государств.

13.26 Осознавая тот факт, что в настоящее время существует техническое решение для досмотра ЖАГ, Комитет с похвалой отозвался об усилиях нескольких государств постепенно смягчить существующие ограничения путем применения многоэтапного процесса досмотра жидкостей с помощью технических средств. Однако, учитывая потенциальное воздействие этого на третьи страны, Комитет согласился с тем, что необходим скоординированный подход и четкий обмен информацией между государствами, которые досматривают и которые не досматривают ЖАГ, с тем чтобы избежать недоразумений и причинения неудобств пассажирам. Он предложил Совету рассмотреть вопрос о разработке общепризнанных минимальных требований для использования государствами-членами.

13.27 Признавая важность устойчивости авиационной безопасности, Комитет поддержал предложение о том, чтобы ИКАО подготовила план действий по реализации принципов международного сотрудничества в сфере авиационной безопасности, как описано в документе WP/129. В этой связи он приветствовал усилия ИКАО и государств-членов по применению к разработке мер авиационной безопасности и инструктивного материала подхода, основанного на учете риска и результатах, и призвал все государства укреплять устойчивость таких средств, принимая за основу Приложение 17. Комитет подтвердил, что облегчение оформления пассажиров следует рассматривать в качестве одного из основных факторов при разработке и внедрении мер авиационной безопасности.

13.28 Признавая, что сеть координационных центров ИКАО является эффективным механизмом обмена критически важной информацией до, во время или после инцидента в области авиационной безопасности, Комитет призвал государства использовать возможности сети координационных центров и повышать эффективность сети за счет введения точных контактных данных. Он также призвал государства проводить регулярные тестирования координационных центров в целях поддержания эффективности их работы. В этом контексте Комитет предложил ИКАО разработать инструктивный материал, способствующий использованию государствами сети координационных центров.

13.29 Отметив, что положения об обеспечении безопасности глобальной цепи поставок были усилены поправкой 13 к Приложению 17, члены Комитета также признали, что факторы риска применительно к авиагрузу и почте остаются существенными. Указав на наличие обновленного инструктивного материала об обеспечении безопасности авиагруза и почты, Комитет подчеркнул необходимость для государств обеспечивать эффективную реализацию Стандартов, касающихся груза, а также продолжать совершенствовать меры по обеспечению безопасности груза и цепи поставок путем совместных инициатив с участием всех

заинтересованных сторон. Он также призвал к международному сотрудничеству в качестве механизма расширенного взаимного признания мер при упрощении формальностей в процессе передвижения грузов. Комитет одобрил предлагаемую дорожную карту по укреплению глобальной безопасности авиагруза и призвал государства сообщать ИКАО о соответствующих видах деятельности, обратив внимание на то, что регулярное обновление поможет обеспечить глобальное единообразие режимов обеспечения безопасности авиагруза.

13.30 Усилия некоторых государств по внедрению положений об обеспечении безопасности груза и почты в своих соответствующих юрисдикциях, а также усилия, направленные на согласование грузовых и таможенных требований, были приняты к сведению Комитетом. Комитет подчеркнул важность принципа многосторонних отношений и призвал все государства-члены использовать имеющиеся платформы ИКАО для обсуждения политических вопросов, имеющих последствия для международной гражданской авиации.

13.31 Комитет признал факт использования авиационного сектора для целей преступной деятельности, включая незаконную перевозку наркотических средств и психотропных веществ по воздуху. Аналогичным образом он признал важность продолжения активного сотрудничества ИКАО с Организацией Объединенных Наций и другими специализированными учреждениями, включая Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК), при решении проблем, связанных с наркотическими веществами и имеющих отношение к международной гражданской авиации.

13.32 Комитет выразил поддержку предложению о том, чтобы Совет продолжал содействовать использованию методов обучения на основе использования компьютеров при подготовке специалистов в области авиационной безопасности.

13.33 Комитет принял к сведению просьбу об изменении определений транзитных и трансферных пассажиров в Руководстве по авиационной безопасности (Doc 8973, Restricted), заменив в них слово "рейс" на "воздушное судно" в рамках существующих механизмов обновления инструкторного материала ИКАО.

13.34 Отметив ряд существенных событий в области авиационной безопасности за последние три года и учитывая важную роль ИКАО в глобальной деятельности по вовлечению международного сообщества гражданской авиации в процесс дальнейшего повышения авиационной безопасности, Комитет одобрил предлагаемую пересмотренную резолюцию "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*", а также согласился изменить название резолюции на "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности*". Завершив работу по данному пункту повестки дня, Комитет согласился представить пересмотренную резолюцию для принятия пленарному заседанию.

#### **Резолюция 13/1 (перенумерована на A38-15)**

#### **Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, в целях содействия их выполнению и практическому применению

путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобны для использования, доступны для понимания и логически упорядочены,

*принимая во внимание*, что в резолюции А37-17 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 А37-17 (добавления с А по I включительно) и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 38-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 38-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 А37-17.

## **ДОБАВЛЕНИЕ А**

### **Общая политика**

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание*, что угроза террористических актов, включая угрозу, которую представляет собой использование воздушных судов в качестве оружия уничтожения, возможность применения против воздушных судов переносных зенитно-ракетных комплексов (ПЗРК), других систем ракет "земля – воздух", легкого оружия и реактивных гранат, пронос на борт жидкостей, гелей и аэрозолей в качестве компонентов самодельных взрывных устройств, диверсия или попытка диверсии с использованием самодельных взрывных устройств, незаконный захват воздушных судов, нападения на авиационные объекты, в том числе в неконтролируемой зоне, 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 том, что резолюции А27-12 и А29-16 остаются в силе,

*признавая*, что авиационный сектор используется для совершения различных уголовных действий, таких как незаконная перевозка по воздуху наркотиков и психотропных веществ,

*напоминая* о резолюциях А33-1 и А36-19 Ассамблеи и рекомендациях проходившей в феврале 2002 года Конференции по авиационной безопасности на уровне министров,

*напоминая* о Декларации по авиационной безопасности, которая была принята 37-й сессией Ассамблеи,

*напоминая* о совместных заявлениях, принятых на региональных конференциях ИКАО по авиационной безопасности, состоявшихся в 2011 и 2012 гг.,

*напоминая* о совместном коммюнике ИКАО – ВТамО в ходе совместной конференции по повышению безопасности авиагруза и упрощению формальностей "Синергия на основе сотрудничества", состоявшейся в Сингапуре в июле 2012 года,

*напоминая* о коммюнике Конференции высокого уровня по авиационной безопасности, состоявшейся в Монреале в сентябре 2012 года, и о выводах и рекомендациях этой Конференции,

*отмечая* с удовлетворением действия по осуществлению Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности и относящихся к ней семи стратегических направлений деятельности, принятых Советом 17 февраля 2010 года и предусматривающих рамки деятельности ИКАО в области авиационной безопасности на трехлетние периоды 2011–2016 гг.,

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 и попытки актов незаконного вмешательства, направленные на полное разрушение в полете гражданских воздушных судов, 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 ИКАО и государства-члены должны и впредь придавать вопросам авиационной безопасности наивысший приоритет и выделять необходимые ресурсы;

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

5. *вновь подтверждает* ответственность ИКАО за содействие последовательному и единообразному решению вопросов, которые могут возникнуть между государствами-членами 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 на основании стратегического направления, предусмотренного Всеобъемлющей стратегией ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности, и обеспечивать, чтобы эта работа выполнялась с наивысшей эффективностью и ответственностью;

7. *выражает признательность* государствам-членам за добровольные взносы в виде людских и финансовых ресурсов для Всеобъемлющей стратегии ИКАО в области авиационной безопасности, предоставленные в течение трехлетнего периода 2011–2013 гг.;

8. *настоятельно призывает* все государства-члены продолжать предоставлять финансовую поддержку деятельности Организации в области авиационной безопасности, проводимой дополнительно к той, которая финансируется из бюджета Регулярной программы, в рамках Всеобъемлющей стратегии ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности.

## 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), Конвенцией о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 1991 год), Конвенцией о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 2010 год), Протоколом, дополняющим Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 2010 год) и двусторонними соглашениями о борьбе с такими актами,*

1. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, стать участниками *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов (Токио, 1963 год), Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Гаага, 1970 год), Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации (Монреаль, 1971 год) и Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения (Монреаль, 1991 год), Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации (Пекин, 2010 год) и Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов (Пекин, 2010 год).* Перечни государств – участников юридических документов по авиационной безопасности приводятся 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, Монреальской и Пекинской конвенций, *Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, Протокола 2010 года, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов*, 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 государствами-членами национального уголовного законодательства, предусматривающего суровые меры наказания за такие акты,

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

2. *призывает* государства-члены принять надлежащие меры, касающиеся выдачи или уголовного преследования лиц, совершающих акты незаконного захвата воздушных судов, диверсионные акты или попытки диверсий либо акты или попытки актов незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации, путем принятия для этой цели соответствующих законодательных или договорных положений или усиления существующих мер и заключения соответствующих соглашений о 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 государств-членов,

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

*принимая во внимание*, что машиночитываемые проездные документы укрепляют безопасность, повышая целостность документов, удостоверяющих личность путешествующих 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 обманным путем,

*принимая во внимание*, что машиночитываемые проездные документы и другие средства получения информации о пассажирах также могут использоваться в целях авиационной безопасности, добавляя важный уровень к системе международной гражданской авиации, для выявления террористов и предотвращения актов незаконного вмешательства задолго до процесса посадки на борт воздушного судна,

*принимая во внимание*, что угрозы системам обработки авиагруза и почты в целом требуют глобального подхода к разработке и внедрению требований и передовой практики в сфере обеспечения безопасности, включая сотрудничество с соответствующими международными организациями, такими как Всемирная таможенная организация (ВТамО), Всемирный почтовый союз (ВПС) и Международная морская организация (ИМО);

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

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

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

*принимая во внимание*, что для обеспечения эффективности и действенности мер авиационной безопасности и упрощения формальностей и для определения будущих режимов досмотра в целях безопасности требуются инновационные технологии и процессы,

1. *настоятельно призывает* Совет и впредь придавать наивысший приоритет принятию эффективных мер по предотвращению актов незаконного вмешательства, соответствующих существующей угрозе безопасности международной гражданской авиации, учитывать новый и меняющийся характер этой угрозы и регулярно обновлять положения Приложения 17 к Чикагской конвенции в контексте угроз и рисков;

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

3. *настоятельно призывает* все государства, на индивидуальной основе и в рамках сотрудничества с другими государствами, принять все возможные меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, в частности такие меры, которые требуются или рекомендуются Приложением 17, а также те меры, которые рекомендованы Советом;

4. *настоятельно призывает* государства-члены активизировать свои усилия по внедрению существующих Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил, касающихся авиационной безопасности, и контролю за их соблюдением, принимать все необходимые меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, направленных против международной гражданской авиации, и уделять соответствующее внимание инструктивному материалу, содержащемуся в *Руководстве ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973 Restricted) и размещенному на веб-сайте ИКАО ограниченного доступа;

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

6. *поощряет* государства-члены работать в партнерских отношениях с отраслью в целях подготовки и проведения испытаний в рабочих условиях и принятия эффективных мер обеспечения авиационной безопасности;

7. *рекомендует* государствам-членам в соответствии со своим внутренним законодательством, правилами и программами авиационной безопасности и согласно соответствующим SARPS и возможностям каждого государства способствовать практическому осуществлению мер авиационной безопасности, с тем чтобы:

- a) расширить существующие механизмы сотрудничества между государствами и отраслью по мере необходимости в интересах обмена информацией и раннего выявления угроз для безопасности деятельности гражданской авиации;
- b) обмениваться экспертными знаниями, передовой практикой и информацией в области упреждающих мер авиационной безопасности, включая технику досмотров и проверок, выявление взрывчатых веществ, выявление подозрительного поведения службой безопасности аэропортов, проверку и аттестацию сотрудников аэропортов, развитие людских ресурсов, а также научные исследования и разработку соответствующей технологии;
- c) задействовать современные технологии для выявления запрещенных материалов и предотвращения провоза таких материалов на борту воздушных судов с соблюдением неприкосновенности частной жизни и безопасности отдельных лиц;
- d) определить основанные на оценке риска, надлежащие и соразмерные с угрозой, эффективные, действенные, функционально жизнеспособные, экономически и

эксплуатационно устойчивые меры авиационной безопасности, принимая во внимание их воздействие на пассажиров и легитимную торговую деятельность;

- e) рассматривать постоянную угрозу, которую представляют взрывчатые вещества в виде жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), включая реализацию технических решений, необходимых для постепенного снятия ограничений на перевозку ЖАГ в ручной клади;
- f) обращаться с рейсами, прибывающими из государств, в которых применяются методы проверки ЖАГ, так же, как с рейсами, прибывающими из государств, в которых действуют ограничения на перевозку ЖАГ;
- g) активизировать усилия по укреплению системы обеспечения безопасности авиагруза и почты путем:
  - i. разработки прочных, устойчивых и жизнеспособных рамок обеспечения безопасности авиагруза и почты;
  - ii. эффективного внедрения жестких стандартов обеспечения безопасности;
  - iii. принятия общего подхода к цепи поставок в отношении безопасности авиагруза и почты;
  - iv. создания и укрепления функции надзора и контроля качества в системе обеспечения безопасности авиагруза и почты;
  - v. проведения двусторонних и многосторонних совместных мероприятий для координации действий по согласованию и усилению мер безопасности авиагруза и почты и защите глобальной цепи поставок авиагруза;
  - vi. обмена передовой практикой и накопленным опытом с другими государствами в целях повышения общего уровня безопасности авиагруза и почты;
  - vii. расширения инициатив по активизации деятельности, связанной с укреплением потенциала в сфере обеспечения безопасности авиагруза и почты;
- h) учитывать потенциальную уязвимость беспилотных авиационных систем с точки зрения безопасности в целях предотвращения актов незаконного вмешательства;

8. *призывает* государства-члены изучить механизмы обмена информацией, включая использование сотрудников по связям и дальнейшее применение предварительной информации о пассажирах (API), которая предоставляется авиакомпаниями для сокращения риска для пассажиров при обеспечении защиты неприкосновенности частной жизни и гражданских свобод;

9. *призывает* государства-члены 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;

10. *призывает* государства-члены при обращении к другому государству с просьбой о применении мер безопасности для защиты воздушного судна, прибывающего на его территорию, в полной мере учитывать меры безопасности, уже применяемые в запрошенном государстве, и, если это уместно, признавать такие меры в качестве эквивалентных;

11. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не сделали этого, начать выпускать только машиночитываемые паспорта в соответствии со спецификациями части 1 документа Doc 9303;

12. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю:

- a) обеспечить, чтобы положения Приложения 17 и Приложения 9 "Упрощение формальностей" были взаимно совместимыми и дополняли друг друга, не ставя под угрозу эффективность мер безопасности;
- b) когда это уместно, включать в повестку дня совещаний ИКАО вопросы, касающиеся авиационной безопасности;
- c) и впредь способствовать разработке эффективных и новаторских процедур и концепций обеспечения авиационной безопасности посредством проведения повышающих осведомленность региональных и субрегиональных мероприятий по авиационной безопасности по просьбе соответствующих государств, в том числе в сотрудничестве с отраслевыми заинтересованными сторонами и изготовителями оборудования в части разработки технологий досмотра пассажиров и груза следующего поколения;
- d) продолжать сотрудничество с Группой экспертов по авиационной безопасности в целях рассмотрения новых и существующих угроз гражданской авиации и разрабатывать надлежащие превентивные меры, включающие досмотр и контроль в целях безопасности лиц, помимо пассажиров, имеющих доступ в охраняемые объекты аэропорта, более качественный досмотр пассажиров и багажа, надлежащие меры контроля в целях безопасности для груза, каналов поставок и поставщиков услуг, а также отбор и подготовку лиц, применяющих и осуществляющих меры безопасности;
- e) содействовать разработке взаимно признаваемых процедур с целью оказания государствам помощи в достижении взаимовыгодных договоренностей, включающих соглашения о проверке в целях безопасности в одном пункте, которые признают эквивалентность мер авиационной безопасности в тех случаях, когда они обеспечивают аналогичные результаты, и которые основаны на согласованном всеобъемлющем и постоянном процессе валидации и эффективном обмене информацией в отношении их систем авиационной безопасности;
- f) продолжать заниматься другими угрозами и рисками, включая киберугрозы авиационной безопасности, риски в неконтролируемой зоне аэропортов и безопасность системы организации воздушного движения, в консультации с Группой экспертов по авиационной безопасности;

13. *порукает* 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 и человеческому фактору, с целью помочь государствам-членам в реагировании на новые и существующие угрозы авиации и выполнении требований и процедур, касающихся безопасности гражданской авиации;

14. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю и Группе экспертов по авиационной безопасности обеспечить периодическое рассмотрение и обновление глобального *Заявления ИКАО о контексте риска*, предоставляющего методiku оценки рисков для авиационной безопасности, которая может рассматриваться государствами-членами для использования в процессе дальнейшего совершенствования ими своих собственных оценок риска на национальном уровне и включать основанные на рисках оценки в любые рекомендации по принятию новых или измененных мер авиационной безопасности в Приложении 17 или в любом другом документе ИКАО;

15. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю и Группе экспертов по авиационной безопасности обеспечить привлечение специалистов в соответствующих областях к оценке рисков для авиационной безопасности и разработке SARPS, технических требований, инструктивного материала и других средств рассмотрения проблем авиационной безопасности, включая координацию с другими группами экспертов;

16. *порукает* Совету поручить Группе экспертов по авиационной безопасности анализировать на постоянной основе круг своих обязанностей и основополагающие процедуры в целях устранения препятствий способности Группы экспертов рассматривать весь спектр связанных с авиационной безопасностью вопросов.

## **ДОБАВЛЕНИЕ D**

### **Действия государств в связи с актом незаконного вмешательства**

#### *а) Акты незаконного вмешательства*

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание*, что 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 существующими угрозами и изменением способов осуществления актов незаконного вмешательства;

2. *ссылается* в этом отношении на соответствующие положения Чикагской, Токийской, Гагской, Монреальской и Пекинской конвенций, Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, и *Протокола 2010 года, дополняющего Конвенцию о борьбе с захватом воздушных судов*;



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

4. *настоятельно призывает* государства-члены предоставлять помощь воздушному судну, подвергнутому акту незаконного захвата, включая предоставление аэронавигационных средств, средств обслуживания воздушного движения и разрешения на посадку;

5. *настоятельно призывает* государства-члены 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* государства-члены 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 государство-член не выполняет своих обязательств по незамедлительному возвращению незаконно задержанного воздушного судна и передаче его компетентным полномочным органам или незамедлительной выдаче любого лица, обвиняемого в совершении акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

9. *осуждает* акты ложных сообщений об угрозах гражданской авиации и призывает государства-члены преследовать в судебном порядке лиц, виновных в совершении таких актов, в целях предотвращения нарушений деятельности гражданской авиации;

10. *призывает* государства-члены 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 своевременно представляемые государствами официальные отчеты об актах незаконного вмешательства должны содержать всестороннюю и надежную информацию и являются основой для оценки и анализа этих актов,

*принимая во внимание*, что онлайн-база данных ИКАО об актах незаконного вмешательства представляет собой эффективное средство оперативного распространения информации, касающейся инцидентов в области авиационной безопасности, и является легкодоступной для государств-членов через защищенный портал ИКАО (<https://portal.icao.int>),

1. *с обеспокоенностью отмечает*, что государства, подвергнувшиеся 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 новые угрозы гражданской авиации;

3. *порукает* 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 новых угрозах и разрабатывать соответствующий инструктивный материал для противодействия новым и существующим 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 к резолюции А37-17,

*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 государства-члены привержены соблюдению Приложения 17 и связанных с авиационной безопасностью положений Приложения 9,

*принимая во внимание,* что создание государствами эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов обеспечивает поддержку выполнению международных Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) по авиационной безопасности и способствует достижению этой цели,

*напоминая,* что основную ответственность за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности гражданской авиации несут государства-члены,

*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 продолжает пользоваться поддержкой государств, побуждая их предпринимать дальнейшие усилия по выполнению своих международных обязательств в сфере авиационной безопасности,

*признавая*, что эффективная реализация планов корректирующих действий государств по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок и других мероприятий в рамках УППАБ/механизма непрерывного мониторинга (МРМ), является составным и решающим элементом процесса мониторинга для достижения общей цели повышения уровня авиационной безопасности во всем мире,

*признавая* важность обеспечения в ограниченных масштабах транспарентности результатов проверок ИКАО в сфере авиационной безопасности с должным учетом потребности государств в получении информации о неустранимых проблемах в области авиационной безопасности и необходимости избегать широкой огласки закрытой информации о безопасности,

*принимая во внимание*, что Совет утвердил механизм своевременного устранения значительных недостатков в сфере обеспечения авиационной безопасности (SSeC),

*признавая* важность согласованной стратегии содействия оказанию помощи государствам через посредство Комиссии Секретариата высокого уровня по рассмотрению эффективности оказания помощи и мониторинга,

*признавая*, что продолжение УППАБ необходимо для создания взаимного доверия между государствами-членами относительно уровня авиационной безопасности и содействия надлежащему выполнению Стандартов по авиационной безопасности,

*напоминая* о том, что 37-я сессия Ассамблеи поручила Совету представить общий доклад о ходе выполнения УППАБ, включая его решение относительно исследования для оценки возможности применения МНМ в рамках УППАБ после завершения второго цикла проверок в 2013 году,

*принимая во внимание* принятое Советом решение о применении МНМ в рамках УППАБ после завершения второго цикла проверок в 2013 году,

*принимая во внимание* утверждение Советом плана перехода к УППАБ-МНМ, предусматривающего внедрение в полном объеме новой методики начиная с 1 января 2015 года,

1. *с удовлетворением отмечает*, что первый и второй циклы проверок в рамках УППАБ подтвердили эффективность этого средства выявления проблем в области авиационной безопасности и предоставления рекомендаций по их решению;

2. *выражает* свою признательность государствам-членам за сотрудничество в процессе проведения проверок и предоставлении экспертов по авиационной безопасности, сертифицируемых в качестве проверяющих в рамках УППАБ и используемых на краткосрочной основе при проведении проверок, а также предоставлении на долгосрочной основе экспертов, используемых в качестве руководителей групп проверяющих УППАБ;

3. *одобряет* решение Совета о применении МНМ в рамках УППАБ с 2015 года после успешного завершения второго цикла проверок УППАБ и переходного периода;

4. *просит* Совет осуществлять контроль за деятельностью в рамках УППАБ-МНМ по мониторингу уровня эффективного осуществления государствами критических элементов системы надзора в сфере авиационной безопасности, соблюдения SARPS ИКАО и реализации планов корректирующих действий государств;

5. *одобряет* политику обеспечения в ограниченных масштабах транспарентности результатов проверок в сфере авиационной безопасности в рамках УППАБ-МНМ, особенно в части оперативного уведомления о значительных недостатках в обеспечении авиационной безопасности;

6. *настоятельно рекомендует* государствам-членам оказывать полную поддержку ИКАО:

- a) соглашаясь на проведение миссий УППАБ-МНМ в установленные Организацией сроки по согласованию с соответствующими государствами;
- b) содействуя работе групп УППАБ-МНМ;
- c) подготавливая и представляя в ИКАО всю требуемую документацию;
- d) подготавливая и представляя соответствующий план мероприятий по устранению недостатков, выявленных в ходе мероприятий УППАБ-МНМ;

7. *настоятельно рекомендует* всем государствам-членам, по мере целесообразности и с учетом аспектов суверенитета, предоставлять по запросу информацию о результатах проверок и других мероприятий УППАБ-МНМ, проведенных ИКАО, и мерах по устранению недостатков, предпринятых государством, в котором проводилась проверка;

8. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи общий доклад о ходе выполнения УППАБ.

## **ДОБАВЛЕНИЕ F**

### **Программа ИКАО по поддержке внедрения и развития в сфере авиационной безопасности (ПВР-авиационная безопасность)**

*Ассамблея,*

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

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

1. *порукает* Совету просить Генерального секретаря осуществлять содействие и координацию помощи и поддержки государствам, нуждающимся в совершенствовании надзора в сфере авиационной безопасности, путем разработки согласованных, целенаправленных и эффективных рамок наращивания потенциала в области обеспечения безопасности международной;

2. *настоятельно призывает* государства-члены добровольно предоставлять финансовые средства и взносы в натуральном выражении в целях расширения масштабов и повышения эффективности мероприятий ИКАО по укреплению авиационной безопасности;
3. *предлагает* государствам-членам и соответствующим заинтересованным сторонам также вносить вклад в дальнейшее развитие рамок ИКАО по наращиванию потенциала в сфере безопасности международной авиации;
4. *предлагает* развитым государствам оказывать помощь государствам, которые не могут выполнить программы рекомендуемых технических мер по защите воздушных судов на земле и, в частности, по обслуживанию пассажиров и обработке их ручной клади и перевозимого в грузовом отсеке багажа, груза, почты, курьерских и срочных отправок;
5. *предлагает* государствам-членам рассмотреть вопрос о запросе помощи ИКАО и других международных организаций для удовлетворения своих потребностей в области технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;
6. *предлагает* я государствам-членам воспользоваться возможностями ИКАО по предоставлению, оказанию содействия или координации краткосрочной и долгосрочной помощи по устранению недостатков в выполнении SARPS Приложений 17 и 9, а также возможностями ИКАО по максимальному использованию результатов проверок в рамках УППАБ для определения и нацеливания деятельности по укреплению потенциала в сфере обеспечения авиационной безопасности в интересах нуждающихся государств-членов;
7. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю анализировать качество и эффективность проектов ИКАО по оказанию помощи;
8. *настоятельно призывает* государства-члены и соответствующие заинтересованные стороны заключать партнерские соглашения в целях организации и осуществления деятельности по укреплению потенциала, охватывающие все заинтересованные стороны и включающие обязательства, принимаемые на себя всеми партнерами;
9. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю разрабатывать и обновлять программу подготовки ИКАО в области авиационной безопасности, учебные комплекты по авиационной безопасности (УКАБ) и практикумы по авиационной безопасности и содействовать организации обучения специалистов по авиационной безопасности с использованием электронных технологий;
10. *предлагает* государствам-членам предоставлять учебную документацию для оказания помощи в будущей разработке и обновлении учебной программы ИКАО по авиационной безопасности, УКАБ и практикумов по авиационной безопасности;
11. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю контролировать, развивать и популяризировать сеть учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ), обеспечивая поддержание стандартов подготовки и достижение адекватных уровней сотрудничества;
12. *настоятельно призывает* государства-члены использовать УЦАБ для подготовки кадров в области авиационной безопасности;

13. *настоятельно призывает* государства-члены и организации направлять в ИКАО информацию о своих программах и мероприятиях по оказанию помощи в целях содействия эффективному и действенному использованию ресурсов;

14. *порукает* Совету поручить Генеральному секретарю содействовать координации программ и мероприятий по оказанию помощи путем сбора информации о таких инициативах;

15. *настоятельно призывает* международное сообщество 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 многостороннее и двустороннее сотрудничество между государствами,

*принимая во внимание,* что многосторонние и 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 многосторонних и двусторонних соглашений о воздушном сообщении,

*принимая во внимание,* что акцент на результаты обеспечения безопасности, признание эквивалентных мер и концепции контроля в целях безопасности в одном пункте, а также уважение духа сотрудничества, зафиксированного в многосторонних и/или двусторонних соглашениях о воздушном сообщении, являются основными принципами, реализация которых может в значительной мере способствовать устойчивому развитию системы авиационной безопасности,

1. *признает,* что успеха в устранении угроз гражданской авиации можно добиться только путем совместных усилий всех заинтересованных сторон и тесного рабочего взаимодействия между национальными учреждениями и органами регулирования авиационной безопасности во всех государствах-членах;

2. *настоятельно призывает* все государства-члены включать в свои многосторонние и двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью по авиационной безопасности, учитывая типовую статью, принятую Советом 25 июня 1986 года, и типовое соглашение, принятое Советом 30 июня 1989 года;

3. *настоятельно призывает* все государства-члены принять приведенные ниже ключевые принципы в качестве основы международного сотрудничества в сфере авиационной безопасности и обеспечивать эффективное сотрудничество в области авиационной безопасности между государствами, а также с ИКАО и другими международными организациями:

- a) уважение духа сотрудничества, зафиксированного в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении;
- b) признание эквивалентных мер авиационной безопасности;
- c) акцент на результаты обеспечения авиационной безопасности;

4. *настоятельно призывает* все государства-члены, которые еще не сделали этого, включиться в сеть координационных центров (КЦ) по авиационной безопасности, созданную для передачи сообщений о непосредственной угрозе деятельности гражданского воздушного транспорта, в целях обеспечения в каждом государстве сети координаторов по безопасности международной авиации, и активизировать меры по координации и сотрудничеству для обеспечения обмена передовой практикой через сайт AVSECPaedia;

5. *настоятельно призывает* Совет поручить Генеральному секретарю содействовать реализации инициатив, позволяющих создать технологические платформы для обмена информацией по авиационной безопасности между государствами-членами;

6. *просит Совет и впредь:*

- a) обобщать имеющийся опыт сотрудничества государств по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации;
- b) анализировать различные обстоятельства и тенденции, связанные с предотвращением угроз международной гражданской авиации в различных регионах мира;
- c) подготавливать рекомендации об усилении мер по предупреждению и предотвращению таких актов незаконного вмешательства;

7. *порукает* Совету предпринимать с необходимой срочностью и оперативностью действия по рассмотрению новых и существующих угроз гражданской авиации 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), Международной морской организации (ИМО), Организации по безопасности и сотрудничеству в Европе (ОБСЕ), Исполнительному директорату Контртеррористического комитета Организации Объединенных Наций (ИДКТК ООН), Целевой группе Организации Объединенных Наций по осуществлению контртеррористических мероприятий (ЦГОКМ ООН), Управлению Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (ЮНОДК), Всемирному почтовому союзу (ВПС), Всемирной таможенной организации (ВТАО), Европейскому союзу (ЕС), Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международному совету аэропортов (МСА), Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА), Международному совету деловой авиации (МСДА), Международному координационному совету ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА), Ассоциации "Глобальный экспресс" (GEA), Международной федерации транспортно-экспедиторских ассоциаций (ФИАТА), Международной ассоциации грузовых авиаперевозок (ТИАКА) и другим заинтересованным сторонам продолжать сотрудничество с ИКАО в максимально возможных масштабах для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

2. *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 государствами-членами;

3. *порукает* Совету продолжать сотрудничество с Контртеррористическим комитетом (КТК) Организации Объединенных Наций в рамках деятельности по борьбе с терроризмом в глобальном масштабе.

### Декларация по авиационной безопасности

*Ассамблея,* признавая необходимость повышения авиационной безопасности во всем мире в свете непрекращающихся угроз гражданской авиации, включая попытку диверсии в отношении рейса 253 авиакомпании "Нортуэст эрлайнз", имевшей место 25 декабря 2009 года, и других угроз гражданской авиации; и *признавая* ценность совместных деклараций по безопасности гражданской авиации, принятых на региональных конференциях, проводившихся с целью укрепления международного сотрудничества, настоящим *настоятельно призывает* государства-члены



предпринимать нижеследующие действия для расширения международного сотрудничества в целях противодействия угрозам гражданской авиации:

- 1) усиливать и поощрять эффективное применение Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, с особым акцентом на Приложение 17 "Безопасность", и разрабатывать стратегии по устранению существующих и возникающих угроз;
- 2) усиливать процедуры досмотра в целях безопасности, уделять больше внимания человеческому фактору, использовать современные технологии для обнаружения запрещенных предметов и оказывать поддержку проведению научных исследований и разработок технических средств для обнаружения взрывчатых веществ, оружия и запрещенных предметов в целях предотвращения актов незаконного вмешательства;
- 3) разрабатывать более эффективные меры безопасности в целях защиты аэропортовых объектов и повышения уровня безопасности в полете, обеспечивая при этом соответствующее совершенствование технологий и подготовку персонала;
- 4) разрабатывать и внедрять более жесткие и согласованные меры и передовую практику для обеспечения безопасности авиагрузов, учитывая при этом необходимость защиты цепи поставок авиагрузов в целом;
- 5) поощрять повышение уровня защиты проездных документов и подтверждения их достоверности с использованием Директории открытых ключей ИКАО (ДОК) наряду с биометрической информацией и намерение представлять на регулярной основе сведения об утерянных или украденных паспортах в базу данных об утерянных или украденных проездных документах ИНТЕРПОЛа с целью предотвращения использования таких проездных документов для совершения актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;
- 6) повышать возможности государств-членов по устранению недостатков, выявленных в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), путем обеспечения надлежащего доступа государств-членов к результатам проверок, что позволит более предметно ориентировать усилия по наращиванию потенциала и оказанию технической помощи;
- 7) оказывать техническую помощь государствам, которым она требуется, включая финансирование и наращивание потенциала, а также передачу технологий в целях эффективного противодействия угрозам безопасности гражданской авиации, в сотрудничестве с другими государствами, международными организациями и отраслевыми партнерами;
- 8) поощрять более широкое использование механизмов сотрудничества между государствами-членами и отраслью гражданской авиации в области обмена информацией о мерах безопасности с целью избежать дублирования, по мере целесообразности, и раннего обнаружения угроз безопасности гражданской авиации и распространения информации о них, в том числе путем сбора и передачи предварительной информации о пассажирах (API) и данных записей регистрации пассажиров (PNR) в качестве дополнительной меры обеспечения безопасности, при одновременном обеспечении защиты личной жизни и гражданских свобод пассажиров;

- 9) обмениваться передовой практикой и информацией в ряде ключевых областей, таких как методики проведения досмотра и проверок, включая оценки перспективных технических средств досмотра для обнаружения оружия и взрывчатых веществ; защита документов и обнаружение мошенничества; распознавание признаков необычного поведения и основанный на угрозе анализ рисков; досмотр сотрудников служб аэропорта; защита неприкосновенности частной жизни и достоинства лиц и обеспечение безопасности воздушных судов.

**Пункт 14 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)**

14.1 На своем 6-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос об Универсальной программе проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) на основе документа WP/16, в котором был представлен всеобъемлющий доклад Совета о реализации второго цикла УППАБ, а также о будущем УППАБ после 2013 года; также был представлен план перехода к следующему этапу реализации Программы (WP/15).

14.2 В документе WP/230 Российская делегация подчеркнула важность перехода к механизму непрерывного мониторинга, позволяющему использовать более прогрессивный и эффективный подход к обеспечению авиационной безопасности на глобальном, региональном и государственном уровнях. Российская Федерация также предложила, чтобы существующий принцип ограниченной транспарентности результатов проверок в рамках УППАБ оставался неизменным.

14.3 Доминиканская Республика в информационном документе WP/168 изложила свой опыт создания и поддержания эффективной системы контроля качества в сфере авиационной безопасности в целях своевременного выявления, предупреждения и устранения недостатков в системе надзора за обеспечением безопасности гражданской авиации.

14.4 В информационном документе WP/328 Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS) доложила о своей деятельности со времени проведения 37-й сессии Ассамблеи ИКАО, в том числе о создании постоянного комитета по авиационной безопасности.

14.5 Исполнительный комитет принял к сведению информацию об общем успехе, достигнутом УППАБ в ходе второго цикла проверок в рамках УППАБ, и роли этих проверок в выявлении недостатков, планировании мероприятий по оказанию помощи и развитию новых стратегий осуществления проверок. Однако было отмечено, что государства еще должны провести большую работу по укреплению авиационной безопасности и решению проблем, выявленных УППАБ.

14.6 Исполнительный комитет приветствовал решение о переходе УППАБ к механизму непрерывного мониторинга (УППАБ-МНМ) и одобрил план перехода к УППАБ-МНМ, изложенный в документе WP/15.

**Пункт 15 повестки дня. Авиационная безопасность. Поддержка внедрения**

15.1 На своем 6-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел вопрос о поддержке процесса обеспечения авиационной безопасности на основании доклада Совета (WP/20) о Стратегии оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности и о Программе поддержки внедрения и развития в области авиационной безопасности (ISD-SEC)

(WP/21). Также государства и наблюдатели представили восемь дополнительных документов: WP/107, WP/130, WP/152, WP/160, WP/217, WP/299, WP/313 и WP/320.

15.2 В документе WP/20 Совет представил информацию об успешном выполнении Стратегии оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности, которая является основой для работы ИКАО по оказанию содействия государствам в области обеспечения авиационной безопасности. В нем также описывается деятельность по подготовке в области авиационной безопасности, в частности, путем использования сети учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ), а также продолжающейся разработки соответствующих учебных материалов и расширения сети УЦАБ.

15.3 В рабочем документе WP/21 Совет предложил продолжить реализацию Стратегии оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности и повышать качество комплекса мер и средств ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала. Такие действия включают в себя укрепление регионального сотрудничества и применение стандартизированного подхода к оценке оказанной помощи. В целях повышения уровня подготовки и в целях охвата более широкой аудитории персонала авиационной безопасности будут активизированы усилия по расширению разнообразия мероприятий по подготовке персонала.

15.4 В рабочем документе WP/130 Канада от имени 12 государств-членов и международных организаций предложила продолжить разработку учебных материалов ИКАО по обеспечению безопасности авиагруза и наращиванию потенциала в области авиагруза на основе передовой практики и шести ключевых компонентов безопасной цепи поставок, что будет подчеркивать важную роль ИКАО по координации глобальной деятельности по оказанию помощи во избежание дублирования усилий. В документе Ассамблее предлагается поддержать данную инициативу и учесть информацию, содержащуюся в данном рабочем документе, при обновлении резолюции А37-17 Ассамблеи.

15.5 В документе WP/107 54 государства – члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) выразили поддержку Стратегии оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности. АКГА признала позитивный вклад сети УЦАБ в обеспечение авиационной безопасности, но обратила внимание на целесообразность расширения сети. В документе предлагается Ассамблее совершенствовать Стратегию в целях повышения уровня оказания помощи, уделяя первоочередное внимание развивающимся государствам и расширяя сеть УЦАБ на Африканском континенте.

15.6 В документе WP/320 Латиноамериканская комиссия гражданской авиации (ЛАКГА) представила информацию о своей деятельности в области авиационной безопасности и упрощения формальностей, а также рассказала о своем сотрудничестве с ИКАО в рамках Региональной группы ИКАО–ЛАКГА по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей (AVSEC/FAL/RG). В частности, ЛАКГА проинформировала о работе, проводимой Региональной группой, и предложила предоставить уже подготовленные различные материалы в распоряжение международного авиационного сообщества. Комитет поддержал работу Региональной группы и приветствовал ее вклад.

15.7 Доминиканская Республика в документе WP/152 описала деятельность своего нового УЦАБ. Благодаря сертификации УЦАБ Доминиканская Республика в настоящее время имеет больше возможностей внести свой вклад в развитие и совершенствование региональной и глобальной деятельности по обучению персонала в области авиационной безопасности.

15.8 В рабочем документе WP/160 Индия описала меры безопасности, предпринимаемые по защите и обеспечению целостности охраняемых зон ограниченного доступа своих аэропортов. Такие меры были введены, исходя из оценки факторов риска авиационной безопасности, проводимой соответствующими национальными полномочными органами.

15.9 В документе WP/299 Республика Корея информировала Ассамблею о своих программах наращивания потенциала для повышения уровня авиационной безопасности в развивающихся странах и оказания консультационных услуг по эксплуатации аэропортов и обмену информацией. Такая деятельность в основном предпринимается при участии международного аэропорта Инчхон и Корпорации корейских аэропортов (Korean Airports Corporation).

15.10 В рабочем документе WP/217 Российская Федерация представила информацию о результатах работы Международной конференции "Авиационная безопасность", которая проводилась в Москве в июле 2013 года. Отмечая 40-ю годовщину создания системы авиационной безопасности в России, Конференция обсудила деятельность российской службы авиационной безопасности и поддержала решения Конференции высокого уровня по авиационной безопасности ИКАО и 24-го совещания Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP/24).

15.11 В документе WP/313 представлена информация для Ассамблеи о деятельности Экономического и валютного союза Западной Африки (УЕМОА) при поддержке Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) по созданию регионального центра AVSEC. УЕМОА сообщил о создании системы мониторинга за соблюдением требований в целях повышения уровня соблюдения требований при реализации положений Приложения 17.

15.12 Исполнительный комитет с удовлетворением принял к сведению результаты реализации Стратегии оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности за текущий трехлетний период и результаты оказания помощи государствам, но призвал ИКАО взять на себя руководящую роль в процессе координации дальнейшей разработки эффективных, целенаправленных и устойчивых мер по наращиванию потенциала. Признавая высокий уровень подготовки, обеспечиваемый в рамках сети УЦАБ, Комитет поддержал предложение о дальнейшем расширении сети с тем, чтобы позволить развивающимся государствам получить больше пользы от подготовки. Комитет полностью одобрил проводимый процесс реализации Стратегии, дальнейшее совершенствование комплекса мер и средств ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала и меры по решению проблемы нехватки аудиторов и инструкторов в области авиационной безопасности.

15.13 Комитет отметил, что следует по-прежнему продолжать определять очередность оказания помощи государствам, нуждающимся в этом, которые демонстрируют необходимую приверженность и возможности добиться улучшений. Такая помощь должна быть целевой и основанной на учете факторов риска.

15.14 Комитет принял к сведению важную работу, проводимую в области обеспечения безопасности авиационного груза, и полностью поддержал предложение определить очередность мероприятий по разработке новых учебных материалов и других видов деятельности по наращиванию потенциала в области авиагруза.

**Пункт 16 повестки дня. Упрощение формальностей и машиночитываемые проездные документы**

16.1 На 5-м и 6-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел события в сфере упрощения формальностей (FAL), машиночитываемых проездных документов (МСПД) и Директории открытых ключей (ДОК) на основе докладов Совета, представленных в документах WP/3, 4, 11 и 23. Кроме того, государствами и наблюдателями было представлено 9 документов: WP/94, 105, 161, 180, 246, 254, 267, 269 и 322.

16.2 В документе WP/3 Совет описал события, имевшие место в рамках программы FAL после последней сессии Ассамблеи, и предложил приоритетные направления и ожидаемые результаты деятельности на трехлетний период 2014–2016 гг.

16.3 В документе WP/4 Совет представил доклад о событиях, относящихся к программе МСПД и ДОК ИКАО, которые имели место после последней сессии Ассамблеи.

16.4 В документе WP/11 Совет представил стратегию ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP) и предложил Ассамблее одобрить предлагаемую стратегию ИКАО TRIP и рекомендовать государствам присоединиться к участию в системе ДОК.

16.5 В документе WP/267 Республика Корея предложила Ассамблее поручить Совету рассмотреть вопрос о включении в Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* новых Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в отношении автоматизированных систем иммиграционного контроля.

16.6 В документе WP/254 Объединенные Арабские Эмираты предложили Ассамблее поручить Совету рассмотреть вопрос о внесении изменений в документ Дос 9944 *"Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)"* в соответствии с предложениями, приведенными в п. 2.4 документа.

16.7 В документе WP/161 Соединенные Штаты Америки предложили предпринять шаги по разработке и принятию развернутых биометрических стандартов и стандартов международных проездных документов, которые сделали бы возможным более широкое взаимодействие национальных программ для "проверенных путешественников".

16.8 54 члена Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) представили документ WP/105 в поддержку и в качестве комментария к документу WP/4, посвященному прогрессу в реализации программы МСПД и ДОК.

16.9 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) в документе WP/94, Revision No. 1, рассмотрела несоблюдение государствами международных стандартов передачи предварительной информации о пассажирах (API) и записей регистрации пассажиров (PNR), которое приводит к негативным последствиям как для государств, так и для авиакомпаний. Также в документе были рассмотрены возможные причины несоблюдения соответствующих SARPS, содержащихся в Приложении 9.

16.10 Международная туристская организация (ЮНВТО) в документе WP/246 утверждала, что существующие визовые требования и процедуры оформления виз ограничивают рост авиационного и туристического секторов и, как следствие, препятствуют экономическому развитию и росту занятости. В документе были представлены различные предложения, благодаря которым упрощение визовых требований и процедур может положительно повлиять на вышеупомянутые сектора.

16.11 В информационном документе WP/322 был приведен доклад Чили о деятельности, проведенной в рамках программы МСПД ИКАО, в частности, об участии в посвященных этой программе совещаниях ИКАО и внедрении соответствующих положений документа Дос 9303 и Приложения 9 *"Упрощение формальностей"*.

16.12 В информационном документе WP/180 Китай описал итоги своей деятельности после 37-й сессии Ассамблеи по дальнейшему развитию программы упрощения формальностей и внедрении электронных паспортов в соответствии с SARPS, содержащимися в Приложении 9, и техническими спецификациями, указанными в документе Дос 9303 *"Машиносчитываемые проездные документы"*.

16.13 В информационном документе WP/269 Республика Корея описала свою автоматизированную службу иммиграционного контроля, основанную на опознавании черт лица, которая была разработана для того, чтобы способствовать упрощению формальностей в сфере воздушных перевозок и авиационной безопасности.

16.14 Комитет одобрил предложенные приоритетные направления в рамках программы FAL и ожидаемые результаты деятельности в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг., изложенные в п. 3.12 документа WP/3.

16.15 Комитет принял к сведению события, относящиеся к программе МСПД и ДОК, которые были представлены в документе WP/4.

16.16 Комитет одобрил предложенную стратегию ИКАО TRIP и рекомендовал государствам присоединиться к участию в системе ДОК, как было предложено в документе WP/11. Комитет также призвал рассмотреть поднятые малыми государствами вопросы в отношении расходов по участию в системе ДОК.

16.17 Комитет согласился с тем, что следует поручить Совету рассмотреть вопрос о включении в Приложение 9 новых SARPS в отношении автоматизированных систем иммиграционного контроля, изложенных в п. 4 документа WP/267.

16.18 Комитет согласился с тем, что следует поручить Совету рассмотреть предложения, изложенные в п. 2.4 документа WP/254, о внесении изменений в документ Дос 9944.

16.19 Комитет, приняв к сведению актуальность программ для "проверенных путешественников", описанных в документе WP/161, для дальнейшего упрощения формальностей и повышения авиационной безопасности, согласился с тем, что Совету следует изучить возможные пути и средства поддержки со стороны ИКАО разработки таких программ, а также их взаимодействия и гармонизации.

16.20 В отношении вопросов, касающихся новых положений для Приложения 9 об автоматизированных системах иммиграционного контроля, пересмотра документа Дос 9944 и SARPS применительно к программам для "проверенных путешественников", Комитет согласился, что эти вопросы должны быть переданы на рассмотрение Группе экспертов FAL.

16.21 Комитет согласился с предложениями, представленными в документе WP/105, о том, что Совету следует организовывать контакты высокого уровня между государственными органами, ответственными за выдачу проездных документов, и полномочными органами гражданской авиации в целях информирования об обязанностях, связанных с крайним сроком внедрения машиносчитываемых паспортов (МСП) 24 ноября 2015 года. Приняв к сведению запланированную разработку примерной дорожной карты ИКАО по оказанию государствам помощи в реализации инициатив по внедрению электронных паспортов, Комитет согласился с тем, что ИКАО следует рассматривать эту задачу в качестве приоритетной и в связи с этим

провести региональные семинары/практикумы в целях ознакомления государств с преимуществами участия в системе ДОК.

16.22 В отношении документа WP/94, Revision No. 1, Комитет согласился с тем, что следует поручить государствам повышать осведомленность иммиграционных и пограничных служб в вопросах, связанных с SARPS и инструктивным материалом ИКАО в отношении данных о пассажирах. Однако Комитет не поддержал предложение о распространении Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности на все содержащиеся в Приложении 9 SARPS, касающиеся API и PNR.

16.23 Комитет согласился с тем, что следует призвать государства-члены продолжать процесс упрощения визовых требований и процедур, как предложено в документе WP/246. Комитет также согласился, что ИКАО и ЮНВТО должны совместно заниматься проблемой упрощения визовых требований и процедур на стратегическом уровне, но в рамках ресурсов, которыми располагает Группа экспертов FAL.

16.24 Завершая свою работу по данному пункту повестки дня, Комитет рассмотрел предлагаемое в документе WP/23 *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей*, которое содержало проект резолюции для принятия Ассамблей (резолюция 16/1).

16.25 Комитет отметил, что вопросы, касающиеся упрощения формальностей, до настоящего времени фигурировали в *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*. Однако, принимая во внимание новые стратегические цели, утвержденные Советом, Комитет согласился с предложением представить вопросы, касающиеся упрощения формальностей, в отдельном проекте резолюции. Комитет также отметил, что предлагаемое сводное заявление отражает последние события, а также будущее направление деятельности ИКАО в этой области. Эта деятельность включает запланированные мероприятия программы FAL на следующий трехлетний период, а также основные элементы стратегии ИКАО TRIP, относящиеся к управлению идентификацией и обеспечению защиты и целостности проездных документов.

16.26 Рассмотрев проект резолюции и включив дополнительный пункт (11) в добавление С, Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять следующую резолюцию.

#### **Резолюция 16/1:** (перенумерована на А38-16)

#### **Сводное заявление о постоянной политике и практике в области упрощения 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 государства-члены продолжали свои усилия по обеспечению максимальной эффективности и безопасности при осуществлении такого оформления,

1. *постановляет*, что прилагаемые к настоящей резолюции добавления, которые перечислены ниже, представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области упрощения формальностей по состоянию на день закрытия 38-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей

Добавление В. Деятельность на национальном и международном уровне по обеспечению безопасности и целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля

Добавление С. Деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях;

2. *просит* Совет регулярно пересматривать сводное заявление в области упрощения формальностей и по мере необходимости информировать Ассамблею о целесообразности внесения изменений в заявление;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-20 (добавление D "Упрощение формальностей").

## **ДОБАВЛЕНИЕ А**

### **Разработка и выполнение положений по упрощению формальностей**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что Конвенция о правах инвалидов и ее Факультативный протокол, которые были приняты Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций в декабре 2006 года, вступили в силу 3 мая 2008 года,

*принимая во внимание*, что разработанные Организацией технические требования к 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 набора стандартных пиктограмм в целях содействия эффективному использованию аэровокзалов пассажирами и другими пользователями оказалась полезной и выгодной,

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

2. *настоятельно рекомендует* государствам-членам уделять должное внимание положениям документа Дос 9984 "Руководство по обеспечению доступности воздушного транспорта для инвалидов" при внедрении ими соответствующих положений Приложения 9;



3. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и его соответствие современным требованиям государств-членов в отношении осуществления мер пограничного контроля, обработки груза и оформления пассажиров, технологических достижений, касающихся такого осуществления мер, упрощения формальностей при перевозке грузов, процедуры урегулирования и реагирования на проблемы в области здравоохранения и другие события, нарушающие деятельность авиации, и перевозки несовершеннолетних лиц без сопровождающих;

4. *просит* Совет обеспечить актуальность соответствующего инструктивного материала и его соответствие требованиям государств-членов;

5. *просит* Совет обеспечить соответствие положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и Приложения 17 "*Безопасность*" и их взаимодополняемость;

6. *просит* Совет обновлять документ Дос 9636 "*Международные пиктограммы, обеспечивающие ориентацию посетителей в аэропортах и на морских вокзалах*", с тем чтобы обеспечить его актуальность и соответствие потребностям государств-членов.

## **ДОБАВЛЕНИЕ В**

### **Деятельность на национальном и международном уровнях по обеспечению защищенности и целостности средств идентификации пассажиров и пограничного контроля**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* важность организации процесса идентификации пассажиров и управления средствами пограничного контроля для обеспечения безопасности авиации и упрощения формальностей;

*принимая во внимание,* что государства признают тот факт, что возможность однозначно идентифицировать физических лиц требует комплексного и координированного подхода, который обеспечивает сбалансированную взаимосвязь следующих пяти взаимозависимых элементов процесса идентификации пассажиров и организации пограничного контроля:

- a) основополагающие документы, средства и процессы, необходимые для обеспечения аутентичной идентификации личности;
- b) оформление и процесс изготовления стандартных машиносчитываемых проездных документов (МСПД), включая электронные паспорта, которые соответствуют техническим характеристикам ИКАО;
- c) процессы и протоколы выдачи документов уполномоченным владельцам соответствующими полномочными органами и средства контроля по борьбе с хищением, подделкой и потерей;
- d) системы и средства проверки, обеспечивающие эффективное и надежное считывание и установление подлинности МСПД в пунктах пересечения границы, включая использование Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО;

- е) взаимозаменяемые прикладные программы, обеспечивающие своевременное, защищенное и надежное сопоставление данных МСПД и их владельцев с имеющимися и соответствующими данными в ходе проверок.

*принимая во внимание*, что государствам необходимы соответствующие возможности для однозначной идентификации физических лиц и средства и механизмы для установления и подтверждения личности пассажиров;

*принимая во внимание*, что стратегия программы идентификации пассажиров ИКАО (TRIP) представляет собой основу для достижения максимальных преимуществ от использования проездных документов и средств пограничного контроля путем сведения воедино элементов процесса проведения идентификации и использования положительных результатов программы ИКАО в области МСПД;

*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 защищенность процесса идентификации пассажира и средств пограничного контроля зависит от надежности систем организации процесса идентификации и процесса выдачи паспорта,

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

*принимая во внимание*, что резолюция 1373, принятая Советом Безопасности Организации Объединенных Наций 28 сентября 2001 года, решила, что все государства должны предотвращать передвижение террористов или террористических групп с помощью эффективного пограничного контроля и контроля за выдачей документов, удостоверяющих личность, и проездных документов, а также с помощью мер предотвращения фальсификации, подделки или незаконного использования документов, удостоверяющих личность, и проездных документов,

*принимая во внимание* необходимость более широкого и тесного сотрудничества между государствами в целях борьбы и недопущения мошенничества с идентификационными и проездными документами,

*принимая во внимание*, что во всем мире ширится криминальная практика мошенничества с использованием в большей степени идентификационных, а не проездных документов,

*принимая во внимание*, что ИКАО создала Директорию открытых ключей (ДОК) для проверки, валидации и аутентификации МСП с биометрическими характеристиками (электронные паспорта), усилив, тем самым, их защищенность и целостность средств пограничного контроля,

*принимая во внимание*, что государства-члены обращаются за помощью в Программу ИКАО по технической помощи и за поддержкой по наращиванию потенциала в целях совершенствования своих программ идентификации пассажиров и средств пограничного контроля,

1. *настоятельно рекомендует* государствам-членам осуществлять однозначную идентификацию физических лиц с помощью своих программ проездных документов и средств пограничного контроля для получения максимальных преимуществ в сфере обеспечения безопасности и упрощения формальностей, включая предотвращение актов незаконного вмешательства и других угроз в адрес гражданской авиации;

2. *настоятельно рекомендует* государствам-членам активизировать свои усилия по разработке и внедрению надежной системы управления процессом идентификации и обеспечить защищенность и целостность процесса выдачи проездных документов;

3. *просит* Совет поручить Генеральному секретарю реализовать стратегию ИКАО TRIP для оказания помощи государствам-членам в процессе однозначной идентификации физических лиц и повысить уровень сохранности и целостности их проездных документов и средств пограничного контроля;

4. *просит* государства-члены активизировать свои усилия по обеспечению защищенности и целостности своих процессов идентификации пассажиров и средств пограничного контроля и оказывать помощь друг другу в решении этих вопросов;

5. *настоятельно рекомендует* всем государствам-членам, которые еще не сделали этого, приступить к выдаче машиночитываемых паспортов в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Doc 9303;

6. *настоятельно рекомендует* всем государствам-членам обеспечить окончание срока действия не считываемых машиной паспортов до 24 ноября 2015 года;

7. *настоятельно рекомендует* всем государствам-членам, нуждающимся в помощи при создании эффективных и действенных систем идентификации и пограничного контроля, незамедлительно обращаться в ИКАО;

8. *просит* Совет обеспечить актуальность технических требований и инструктивного материала, содержащихся в документе Doc 9303 "*Машиночитываемые проездные документы*", в свете технологических достижений и продолжать изучать технические решения, направленные на повышение уровня авиационной безопасности и упрощения формальностей при использовании средств пограничного контроля;

9. *просит* Совет продолжать работу по повышению уровня защищенности и целостности процесса идентификации пассажиров и средств пограничного контроля и разработке инструктивного материала для применения государствами-членами в интересах достижения этих целей;

10. *настоятельно рекомендует* Совету изучить пути расширения помощи и оказания поддержки государствам-членам в целях наращивания потенциала в сфере идентификации пассажиров и средств пограничного контроля, включая инициативную лидирующую роль ИКАО в деле упрощения формальностей при оказании такой помощи международному сообществу и ее координации;

11. *призывает* все государства, выпускающие электронные паспорта, присоединиться к системе ДОК ИКАО, а все принимающие государства – проверять цифровые подписи, связанные с этими паспортами;

12. *настоятельно рекомендует* всем государствам-членам, 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.

### **ДОБАВЛЕНИЕ С**

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

*Ассамблея,*

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

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

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

*принимая во внимание,* что такое сотрудничество становится крайне необходимым с учетом количественного роста нестандартизированных систем обмена данными о пассажирах, что может отрицательно сказаться на жизнеспособности отрасли воздушного транспорта;

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

2. *просит* Совет разработать соответствующий инструктивный материал по созданию национальных программ и/или комитетов по упрощению формальностей, в зависимости от необходимости, в дополнение к положениям Приложения 9;

3. *настоятельно рекомендует* государствам-членам участвовать в региональных и субрегиональных программах упрощения формальностей других межправительственных авиационных организаций;

4. *настоятельно рекомендует* государствам-членам 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;

- i) приведения национальных правил и практики в соответствие с положениями и направленностью Приложения 9;
  - ii) выработки удовлетворительных решений повседневных проблем в области упрощения формальностей;
- b) выступать с инициативой проведения любых необходимых последующих действий;

5. *настоятельно рекомендует* государствам-членам 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 государств-членов, с которыми у них установлено воздушное сообщение;

6. *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;

7. *настоятельно рекомендует* государствам-членам, эксплуатантам воздушных судов и эксплуатантам аэропортов продолжать интенсивное сотрудничество в отношении:

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

8. *настоятельно рекомендует* государствам-членам 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;

9. *настоятельно рекомендует* государствам-членам при использовании своих систем электронного обмена данными обеспечивать соответствие их требований к данным о пассажирах Международным стандартам, принятым для этой цели соответствующими учреждениями Организации Объединенных Наций;

10. *настоятельно рекомендует* государствам и эксплуатантам в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями прилагать все возможные усилия для ускорения обработки и очистки авиационного груза, обеспечивая при этом безопасность в международной цепи поставок;

11. *настоятельно рекомендует* государствам-членам установить диалог и сотрудничество между государственными и региональными органами, ответственными за упрощение формальностей и авиационную безопасность.

## **Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды**

17.1 На своем 3-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел проблематику охраны окружающей среды на основе представленных Советом докладов о проводимой Организацией технической работе, касающейся авиационного шума и эмиссии двигателей (WP/25 и WP/26), а также вопросов изменения климата (WP 28, 29, 30, 31, 32 и 33). Основываясь на этих докладах о проводимых работах, Исполнительный комитет рассмотрел предложения Совета в отношении обновления резолюции A37-18 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* (WP/27) и резолюции A37-19 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* (WP/34). Кроме того, имелось 34 документа, представленных государствами и наблюдателями: WP 68, 70, 83, 106, 108, 131, 163, 164, 165, 166, 176, 183, 222, 234, 240, 250, 258, 268, 270, 271, 272, 275, 279, 288, 289, 297, 305, 317, 318, 327, 328, 346, 348 и 350.

### **17.2 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА**

17.2.1 Совет представил доклад (WP/25) о проделанной ИКАО после 37-й сессии Ассамблеи работе, касающейся гражданской авиации и окружающей среды, и главным образом о деятельности Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), включая результаты его 9-го совещания (САЕР/9). Доклад также включал информацию о деятельности Секретариата и о сотрудничестве с другими организациями.

17.2.2 В документе WP/25 указывалось, в числе прочего, на достигнутое на совещании САЕР/9 согласие в отношении предлагаемого для включения в том I Приложения 16 нового стандарта авиационного шума, касающегося реактивных и винтовых самолетов, а также предлагаемого стандарта шума для воздушных судов с поворотными винтами. Была также представлена информация о согласованных на совещании САЕР/9 новых целевых показателях снижения шума за счет совершенствования технологии. Применительно к эмиссии авиационных двигателей осуществлялась разработка стандарта эмиссии CO<sub>2</sub>, при этом совещание САЕР/9 утвердило сертификационное требование для этого стандарта. Документ освещал также деятельность САЕР по разработке стандарта в отношении твердых частиц (ТЧ). Были представлены сведения о разработке материала, касающегося усовершенствования эксплуатационных аспектов: согласование совещанием САЕР/9 новых эксплуатационных целевых показателей уменьшения объемов сжигаемого топлива и анализ экологических аспектов применительно к блочной модернизации авиационной системы (ASBU). Совет одобрил все рекомендации совещания САЕР/9, и с государствами были проведены консультации по предлагаемым поправкам к томам I и II Приложения 16.

17.2.3 Комитет вновь подчеркнул важность технической работы Организации в области гражданской авиации и окружающей среды и поддержал необходимость продолжения эффективной проработки в САЕР и Секретариате ИКАО данных вопросов.

17.2.4 В соответствии с поручением 37-й сессии Ассамблеи Совет представил документ WP/26, содержащий информацию о проведенной САЕР оценке тенденций в области охраны окружающей среды применительно к нынешнему и будущему воздействию авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей. Комитет отметил значительный вклад государств-членов и организаций-наблюдателей в оценку этих экологических тенденций, которые были проанализированы и одобрены САЕР. Комитет также отметил, что в соответствии с резолюцией

Ассамблеи А37-19 Секретариат разрабатывает механизм, который позволит Организации регулярно представлять Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) данные об эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиацией и проводить оценку прогресса в реализации глобальных желательных целей. Повышению эффективности данной деятельности будет способствовать более активное представление государствами-членами в ИКАО данных о потреблении топлива.

17.2.5 В абсолютном выражении общая глобальная численность населения, подвергающегося воздействию авиационного шума, общая глобальная авиационная эмиссия, влияющая на качество местного воздуха, и общая глобальная авиационная эмиссия, влияющая на глобальный климат, предположительно будут расти на протяжении принятого при анализе периода, однако более медленными темпами, чем спрос на авиаперевозки. Топливная эффективность предположительно будет повышаться до 2050 года, однако для обеспечения намеченного повышения топливной эффективности на 2 % ежегодно потребуются принятие других мер в дополнение к тем, которые рассматривались при проведении анализа. Аналогичным образом, если учитывать только технологические и эксплуатационные усовершенствования, то для достижения нулевого прироста углерода относительно 2020 года потребуются принять дополнительные меры. Хотя устойчиво производимые альтернативные виды топлива могут в значительной мере способствовать уменьшению эмиссии, имеющихся данных недостаточно для надежного прогнозирования наличия таких видов топлива или жизненного цикла эмиссии CO<sub>2</sub>.

17.2.6 Комитет рекомендовал использовать представленные в документе WP/26 глобальные тенденции в качестве основы при принятии решений по вопросам экологии в ходе нынешней сессии Ассамблеи и предложил Совету при поддержке государств продолжать данные работы, с тем чтобы представить на следующей сессии Ассамблеи обновленную оценку глобальных тенденций в области окружающей среды.

17.2.7 Комитет признал важность наличия прочной основы для анализа прошлых и будущих экологических тенденций. Он рекомендовал Ассамблее призвать государства представлять данные о потреблении топлива, необходимые ИКАО для выполнения поручения Ассамблеи Совету обеспечить представление данных об авиационной эмиссии, а также рассмотреть представленную в этом документе информацию на предмет ее включения в поправки к резолюциям Ассамблеи А37-18 и А37-19.

17.2.8 В документе WP/27 Совет представил предложение об изменении резолюции Ассамблеи А37-18 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха"* в свете достигнутого прогресса после 37-й сессии Ассамблеи.

17.2.9 В документе WP/106 Соединенные Штаты Америки отметили прогресс в снижении авиационного шума и авиационной эмиссии, которая влияет на качество местного воздуха, за счет проведения соответствующей политики, использования стандартов и инструктивных материалов, включая согласованный на совещании САЕР/9 новый стандарт шума для тома I Приложения 16 и рекомендацию совещания САЕР/9, призывающую государства не вводить эксплуатационные ограничения в отношении воздушных судов, которые отвечают требованиям главы 4 тома I Приложения 16 и/или соответствуют новому стандарту по шуму после его принятия Советом. Документ также предлагает Ассамблее подтвердить свою приверженность сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом, признавая при этом, что эксплуатационные ограничения не должны применяться в качестве первоочередной меры, но только после рассмотрения каждого из других элементов. Соединенные Штаты Америки также поддержали продолжение разработки стандарта сертификации применительно к нелетучим твердым частицам.

17.2.10 В документе WP/70 Литва от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) приветствовала достигнутый на совещании САЕР/9 прогресс, включая согласование нового стандарта шума для тома I Приложения 16 и дальнейшую разработку стандарта, касающегося нелетучих твердых частиц (nvPM). Документ также призывает изготовителей авиационных двигателей активнее участвовать в работах, касающихся исследования выборок и измерения nvPM.

17.2.11 В документе WP/297 Международная коалиция за экологически безопасную авиацию (ИКСА) отметила, что стандарт эмиссии CO<sub>2</sub> будет неотъемлемым элементом корзины мер ИКАО и что если этот стандарт не окажет положительного влияния, то это должно компенсироваться другими мерами. Документ предлагает Ассамблее подтвердить, что стандарт эмиссии CO<sub>2</sub> является важным элементом корзины мер, и поручить Совету принять меры к тому, чтобы САЕР рассматривал работу по принятию стандарта, обеспечивающего постепенное уменьшение эмиссии, как приоритетную задачу.

17.2.12 Комитет приветствовал результаты работы совещания САЕР/9, включая согласование нового стандарта шума для тома I Приложения 16, и поддержал продолжение разработки стандарта для нелетучих твердых частиц и стандарта эмиссии CO<sub>2</sub>.

17.2.13 В документе WP/327 Международная федерация работников транспорта (МФТ) обратила внимание на потенциальные проблемы для здоровья, связанные с воздействием на служащих аэропортов очень мелких частиц, выбрасываемых авиационными двигателями и дизельными двигателями, и предложила Ассамблее призвать ИКАО распространить свою политику и практику, касающуюся окружающей среды, на охрану здоровья и обеспечение безопасности служащих аэропортов. МФТ подчеркнула, что сформирована Рабочая группа, включающая руководителей аэропорта Копенгагена, представителей компаний, работающих в этом аэропорту, и профсоюзов служащих аэропорта, и что данная Группа могла бы выступить в качестве начального форума для проведения соответствующих дискуссий.

17.2.14 Председатель указал, что ИКАО продолжает взаимодействовать с рядом международных организаций, включая Всемирную организацию здравоохранения, в части проведения оценки влияния авиации на экологию в окрестностях аэропортов. Было подчеркнуто, что САЕР в настоящее время осуществляет соответствующую программу работ, предусматривающую разработку стандарта сертификации нелетучих ТЧ (nvPM) применительно к авиационным двигателям, и проводятся исследования с целью более углубленного понимания формирования летучих ТЧ и представленная МФТ информация будет доведена до сведения САЕР для рассмотрения в ходе его работы.

17.2.15 В документе WP/222 Индия представила информацию о своих инициативах в области управления авиационным шумом и предложила проведение исследований шума и использование систем контроля шума в крупных аэропортах, а также составление планов действий по ограничению шума в крупных аэропортах и конкретных планов землепользования в таких аэропортах в соответствии с разработанным ИКАО *Инструктивным материалом по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом*.

17.2.16 В документе WP/240 Южная Африка представила информацию о том, каким образом запреты на полеты в ночное время в различных частях мира влияют на авиационную отрасль в целом, и предложила Ассамблее принять соответствующие меры к тому, чтобы ИКАО продолжала играть лидирующую роль в разработке политических рекомендаций, касающихся запретов на полеты в ночное время. Документ рекомендует ИКАО продолжать отслеживать



практику государств, касающуюся запретов на полеты в ночное время, и оценивать влияние таких запретов на авиационные перевозки. В документе также содержится просьба к государствам и регионам, которые ввели запреты на полеты в ночное время, пересмотреть свою политику.

17.2.17 В документе WP/163 Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) поддержала рекомендацию совещания САЕР/9 о том, чтобы государства воздерживались от введения эксплуатационных ограничений в отношении воздушных судов, которые отвечают требованиям главы 4 тома I Приложения 16 и/или новому стандарту по шуму. ИАТА также резко возражала против любой меры, которая будет приводить к снятию с эксплуатации воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3 тома I Приложения 16. Документ предлагает Ассамблее рассмотреть предложенные поправки к резолюции Ассамблеи А37-18, добавления D и E.

17.2.18 В отношении запретов на полеты в ночное время Комитет отметил, что данный вопрос рассматривался на последней Ассамблее, когда была принята к сведению проведенная САЕР оценка таких запретов и Индия предложила провести дополнительное изучение данного вопроса. Последняя Ассамблея согласилась передать этот вопрос на рассмотрение Совета, и Индия предложила предоставить необходимые ресурсы для дальнейших исследований, учитывая ограниченные возможности Секретариата. После предыдущей Ассамблеи, в зависимости от предоставления Индией средств, Секретариат занимался данной работой при поддержке консультантов, и была определена сфера соответствующих задач, однако на сегодняшний день никакие средства не были предоставлены. В этой связи было сделано пояснение, что Индия войдет в контакт с Секретариатом в соответствующие сроки относительно предоставления необходимых ресурсов для проведения дальнейшего изучения запретов на полеты в ночное время.

17.2.19 Комитет рекомендовал Ассамблее подтвердить свою приверженность сбалансированному подходу, признавая при этом, что эксплуатационные ограничения не должны использоваться в качестве первоочередной меры, но только после рассмотрения каждого из других элементов. Комитет поддержал рекомендацию САЕР от воздействия авиации, призывающую государства не вводить эксплуатационные ограничения в отношении воздушных судов, которые отвечают Стандарту сертификации шума в главе 4 тома I Приложения 16 и/или новому стандарту по шуму после его принятия Советом.

17.2.20 В отношении поправок к резолюции Ассамблеи А37-18 Комитет одобрил все изменения, предложенные Секретариатом в добавлении к документу WP/27. Кроме того, в отношении поправок, предложенных ИАТА в документе WP/163, Комитет согласился рекомендовать, чтобы предложенные поправки к добавлению D и четвертому пункту преамбулы добавления E были отражены в проекте текста резолюции, приведенном в добавлении к документу WP/27.

17.2.21 В документе WP/318 Аргентина отметила необходимость содействия обмену информацией и мнениями среди государств региона, которые не участвуют непосредственно в деятельности САЕР, и рекомендовала отразить в резолюции, что Совет предлагает региональным бюро развивать различного рода инициативы (такие как семинары, практикумы и прочие подобные мероприятия), с тем чтобы государства, которые не являются членами или наблюдателями в САЕР, могли в более полной мере использовать результаты работы САЕР. Комитет приветствовал данное предложение и указал на необходимость участия в деятельности САЕР государств, которые в настоящее время в нем не представлены.

17.2.22 В документе WP/348 Вьетнам представил информацию о своих инициативах, направленных на снижение уровней шума и эмиссии, связанных с осуществлением внутренних и международных воздушных перевозок.

17.2.23 Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять следующую резолюцию:

**Резолюция 17/1** (перенумерована на А38-17)

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

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в резолюции А37-18 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 А37-18 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

*учитывая* необходимость отразить события, происшедшие после 37-й сессии Ассамблеи в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей,

*учитывая* необходимость определить конкретную политику ИКАО по решению проблемы воздействия авиации на глобальный климат (резолюция А38-18 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*"), отражающую возрастающую обеспокоенность относительно авиации и изменения климата и являющуюся составной частью политики и практики ИКАО в области охраны окружающей среды,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления совместно с резолюцией А38-18 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*" представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды по состоянию на день закрытия 38-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 качество местного воздуха;

2. *просит* Совет 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 вместе с резолюцией А38-18 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" заменяет резолюции А37-18 и А37-19.

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

*принимая во внимание*, что другие международные организации подчеркивают важность политики в области окружающей среды, затрагивающей 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 государств-членов,

*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 приемов смягчения последствий этого воздействия,

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

*принимая во внимание*, что сотрудничество с другими международными организациями 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 (ООН) 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 государств-членов за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды. При выполнении своих обязанностей ИКАО и ее государства-члены будут стремиться к тому, чтобы:

- a) ограничить или сократить количество людей, подвергающихся значительному воздействию авиационного шума;
- b) ограничить или сократить влияние авиационной эмиссии на качество местного 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 и тенденциях в этой области, о работе САЕР, а также о политике и инструктивном материале ИКАО в области охраны окружающей среды, например, путем представления периодических докладов и проведения практикумов, в том числе посредством координации с региональными бюро ИКАО;

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

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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ 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 предприятия соответствующих действий,

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

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

*принимая во внимание,* что Совет учредил Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (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*, 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 государства-члены об этом решении,

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

*принимая во внимание*, что Совет инициировал деятельность по разработке сертификационных требований к эмиссии нелетучих твердых частиц (ТЧ),

*приветствуя* достигнутую САЕР договоренность относительно требований к сертификации воздушных судов на соответствие глобальному Стандарту на CO<sub>2</sub>,

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

*принимая во внимание*, что Совет принял среднесрочные и долгосрочные цели в области технологии, касающиеся уменьшения шума и выбросов окислов азота (NO<sub>x</sub>), и цели технического и эксплуатационного характера, предусматривающие уменьшение сжигания топлива воздушными судами,

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

2. *приветствует* рассмотрение Советом в июне 2013 года нового более жесткого стандарта по шуму, подлежащего введению 31 декабря 2017 года или позже и 31 декабря 2020 года или позже, для воздушных судов массой менее 55 т;

3. *приветствует* рассмотрение Советом в июне 2013 года нового стандарта по шуму для воздушных судов с поворотными винтами, подлежащего введению 1 января 2018 года или позже;

4. *приветствует* утвержденный Советом в июне 2013 года план дальнейшей разработки и завершения подготовки стандарта на авиационную эмиссию CO<sub>2</sub> к 2016 году;

5. *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;

6. *приветствует* принятие Советом в июне 2013 года среднесрочных и долгосрочных целей в области технологии, касающихся уменьшения авиационного шума, и целей технического и эксплуатационного характера, предусматривающих уменьшение сжигания топлива воздушными судами;

7. *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;

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

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

10. *настоятельно призывает* государства-члены следовать по возможности положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 5 настоящего добавления;

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

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### **Политика и программы 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 государств-членов,

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

*принимая во внимание*, что в инструктивные указания ИКАО, разработанные для оказания государствам помощи в реализации сбалансированного подхода (*Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом*, 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 государства – члены ИКАО и международные организации признать ведущую роль ИКАО в решении проблем авиационного шума;

2. *настоятельно призывает* государства:

- a) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО (Дос 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. *рекомендует* государствам:

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

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

*принимая во внимание,* что некоторые государства ввели практику или приступили к практике постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, или рассматривают вопрос о введении 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 призывает* государства не вводить практику постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, до рассмотрения:

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли 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 призывает*, чтобы те государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 1 постановляющей части сообщения, 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 рекомендует* государствам продолжить практику двустороннего, регионального и межрегионального сотрудничества в целях:

- а) ослабления воздействия шума в прилегающих к аэропортам жилых районах, не создавая при этом чрезмерных экономических трудностей для эксплуатантов воздушных судов;
- б) 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 призывает* государства не принимать меры к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствие которых Стандартам по шуму главы 3, 4 или любой новой главы тома I Приложения 16 подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации;

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ 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 в результате принятия нового стандарта сертификации по шуму в томе I Приложения 16 и реализации на воздушных судах технических наработок в области уменьшения шума ожидается дальнейшее снижение шума в источнике,

*принимая во внимание*, что во многих аэропортах уже используются планирование и организация землепользования и эксплуатационные приемы снижения шума и задействованы другие меры 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 Стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16 и любые более жесткие требования, принятые Советом, базируются на понимании того, что они предназначены только для целей сертификации,

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

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

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

- a) завершения 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 С;

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

## ДОБАВЛЕНИЕ F

### Планирование и организация землепользования

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

*принимая во внимание,* что инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по снятию остроты проблемы шума включен в часть 2 "*Использование земельных участков и охрана окружающей среды*" Руководства по проектированию аэропортов (Doc 9184), которое необходимо пересмотреть с целью включения соответствующих положений, учитывающих воздействие эмиссии,

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. *просит* Совет:

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ G**

### **Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара**

*Ассамблея,*

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

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



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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ Н

### Влияние авиации на качество местного воздуха

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что фактические данные о таком влиянии эмиссии  $\text{NO}_x$  и твердых частиц (ТЧ) авиационных двигателей на качество местного воздуха в нижних слоях атмосферы и региональное качество воздуха сейчас являются все более убедительными,

*признавая,* что научное сообщество все глубже понимает суть неопределенностей, связанных с влиянием эмиссии  $\text{NO}_x$  и ТЧ авиационных двигателей на глобальный климат,

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

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

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

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

*принимая во внимание*, что оценка тенденций в области авиационной эмиссии NO<sub>x</sub>, ТЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

*принимая во внимание* необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO<sub>x</sub>, ТЧ и других видов газообразной эмиссии,

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

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

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

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

*принимая во внимание*, что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет 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 ИКАО опубликовал информацию о системах рационального природопользования (СРП), которые используются авиационными заинтересованными сторонами,

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

1. *просит* Совет осуществлять мониторинг и в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями, такими как ВОЗ, подготовить данные о влиянии авиационной эмиссии ТЧ, NO<sub>x</sub> 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 разработку сертификационных требований к эмиссии нелетучих ТЧ и по-прежнему отслеживать прогресс в области научного и технического понимания воздействия летучих и нелетучих составляющих эмиссии ТЧ;

4. *поощряет* действия государств-членов по оказанию помощи в разработке сертификационных требований к эмиссии нелетучих ТЧ;

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

6. *просит* Совет продолжить его деятельность по определению долгосрочных технических и эксплуатационных целей в части, касающейся экологических аспектов деятельности авиации, включая NO<sub>x</sub>, выбрасываемые воздушными судами;

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

8. *поощряет* предпринятие государствами-членами и другими заинтересованными сторонами действий по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, влияющей на качество местного воздуха, в частности, через посредство добровольных мер, и информирование об этом ИКАО;

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

10. *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 качество местного воздуха;

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

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

## 17.3 ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА

### Устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации

17.3.1 Совет представил документ WP/28 о деятельности, осуществляемой ИКАО с целью содействия и оказания помощи развитию и устойчивому производству альтернативных видов топлива для авиации, включая обмен информацией о передовой практике между государствами и другими заинтересованными сторонами, в частности, посредством практикума ИКАО по устойчиво производимым альтернативным видам топлива, проведенного в октябре 2011 года, и обновления веб-сайта Глобальной рамочной программы по альтернативным видам авиационного топлива (ГРПАТ), а также путем содействия реализации глобальных инициатив, включая осуществление по случаю проведения саммита Rio+20 в июне 2012 года инициативы ИКАО "Полет в устойчивое будущее".

17.3.2 В июне 2012 года была создана Группа экспертов по устойчиво производимым альтернативным видам топлива для разработки рекомендаций по данному вопросу. Кроме того, как отмечено в документе WP/26, в ходе работы САЕР по оценке тенденций эмиссии CO<sub>2</sub> был рассмотрен вопрос, касающийся трудностей в количественной оценке будущих уровней производства альтернативных видов авиационного топлива и в учете изменений нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> на основе жизненного цикла. Эти мероприятия позволили определить проблемы и следующие этапы деятельности, включая необходимость рассмотрения первоначальных экономических барьеров для развертывания в коммерческом масштабе производства альтернативных видов авиационного топлива и обеспечения устойчивости таких видов топлива, а также необходимость того, чтобы в оценках экологических тенденций ИКАО были более полно отражены будущее производство и изменения жизненного цикла эмиссии.

17.3.3 В документе WP/164 Индонезия представила информацию по своей программе "Инициативы в области экологически чистой авиации для устойчивого развития", касающейся альтернативных видов топлива для полетов воздушных судов, осуществляемой в рамках государственного плана по изменению климата. Ассамблее предлагается принять во внимание данную инициативу для выработки политики и рекомендуемых мер по внедрению, касающихся смягчения последствий эмиссии ПГ.

17.3.4 В документе WP/250 Российская Федерация высказала свое мнение о препятствиях, которые ограничивают широкомасштабную разработку и возможность применения устойчиво производимых альтернативных видов топлива в авиации, а именно: ограниченные производственные мощности, более высокая цена биотоплива, низкий "коэффициент экологического полезного действия", вопросы продовольственной безопасности и т. д.

17.3.5 В документе WP/108 Соединенные Штаты Америки представили информацию о предпринимаемых усилиях, направленных на активизацию исследований, разработки, демонстрации и внедрения устойчиво производимых видов реактивного топлива, включая обеспечение сертификации топлива, проведение экологических анализов и анализов затрат и развитие производственного потенциала, и признали проблемы, которые необходимо преодолеть для развертывания производства таких видов топлива. В документе вновь подтверждается важность альтернативных видов реактивного топлива в деле решения экологических целей международной авиации и при этом отмечается, что следует принимать во внимание проблемы при прогнозировании их влияния в ближнесрочной перспективе. Ассамблее предлагается вновь подтвердить роль ИКАО в оказании поддержки усилиям государств-членов и в содействии обмену между государствами информацией и передовой практикой, касающимися исследований, разработки, демонстрации и развертывания устойчиво производимых видов топлива.

17.3.6 В документе WP/83 Литва от имени Европейского Союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств-членов Европейской конференции гражданской

авиации (ЕКГА) представила доклад об осуществляющихся в Европе инициативах в области устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации и поддержала дальнейшую роль ИКАО, в частности, в сборе информации, содействии применению рациональных критериев устойчивого развития, согласованию политики по механизмам, предназначенным для обеспечения устойчивости альтернативных видов топлива и учета выгод в плане эмиссии ПГ в течение жизненного цикла, а также ее роль в участии в международных форумах по альтернативным видам топлива.

17.3.7 Комитет отметил прогресс, достигнутый после предыдущей сессии Ассамблеи, и поддержал дальнейшую работу ИКАО и ее государств-членов по решению проблем, связанных с развитием и развертыванием устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, включая работу по критериям устойчивости и прогнозированию будущего производства и экологических выгод с точки зрения жизненного цикла таких видов топлива.

### **Планы действий государств**

17.3.8 Совет представил документ WP/30 о развитии событий в ИКАО после предыдущей сессии Ассамблеи, касающихся планов действий государств по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>. Для оказания помощи государствам в добровольном представлении до июня 2012 года планов действий, как это предусмотрено резолюцией A37-19 Ассамблеи, ИКАО разработала в рамках двухлетнего периода инструктивный документ, образец плана действий и веб-интерфейс, а также провела восемь учебных практикумов. К середине августа 2013 года 63 государства-члена, на долю которых приходится приблизительно 80 % глобального объема международных воздушных перевозок, подготовили и представили планы действий в ИКАО. Ожидается, что в результате представления дополнительных планов действий к концу 2013 года ими будет охвачено 90 % глобального объема международных воздушных перевозок.

17.3.9 Развивая эти инициативы и проводя анализ информации, содержащейся в планах действий, представленных в ИКАО, были определены области дальнейшего совершенствования и будущие меры для повышения качества планов действий, оказания помощи в гармонизации содержащихся в них данных и увеличения числа подготавливаемых и обновляемых планов действий.

17.3.10 В документе WP/305 Бразилия признала важность представления добровольных планов действий в качестве ценного инструмента отчетности о предпринимаемых усилиях и будущих планах отдельных государств-членов в решении проблемы воздействия международной авиации на окружающую среду. Бразилия поддерживает инициативы Организации, подчеркивает добровольный характер планов действий государств и рекомендует, чтобы представляемые планы действий были обнародованы с целью содействия транспарентности и эффективности данных инициатив.

17.3.11 В документе WP/165 Индонезия представила информацию о своей программе "Экологически чистая авиация для устойчивого развития", касающейся возобновляемой энергии для эксплуатации аэропортов в рамках ее государственной программы по изменению климата. Ассамблее предлагается принять во внимание данную инициативу для выработки политики и рекомендуемых мер внедрения, касающихся уменьшения последствий эмиссии ПГ.

17.3.12 В документе WP/250 Российская Федерация подчеркнула, что планы действий государств должны носить добровольный характер, и отметила их значение в качестве средства представления информации об осуществляемой деятельности и планах отдельных государств-членов на будущее.

17.3.13 В документе WP/234 Соединенные Штаты Америки решительно поддержали инициативу Организации и признали, что планы действий государств являются эффективным

средством для представления информации о предпринимаемых усилиях и будущих планах отдельных государств-членов, направленных на решение проблемы воздействия авиации на климат, а также для достижения прогресса в выполнении цели ИКАО. В документе рекомендуется усовершенствовать планы действий, включая представление и обновление планов каждые три года, начиная с июня 2012 года, и обнародовать планы действий для их максимальной эффективности.

17.3.14 В документе WP/83 Литва от имени Европейского Союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств-членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) подчеркнула необходимость совершенствования отчетности государств о потреблении топлива и эмиссии CO<sub>2</sub>, с тем чтобы лучше отслеживать достигнутый прогресс в выполнении глобальных целей. В документе также рекомендуется осуществлять партнерство между государствами в деле разработки планов действий, включая мобилизацию финансовой и технической поддержки для тех государств, которые желают разработать планы действий.

17.3.15 В документе WP/317 18 государств-членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) признали важность добровольных планов действий государств в деле достижения экологических целей ИКАО и содействия устойчивому развитию авиации. Таким образом, Латиноамериканский регион полон решимости содействовать разработке таких планов и отмечается, что шесть государств Центральной Америки разработали и представили совместный план действий (см. WP/279).

17.3.16 Председатель упомянул пять рабочих документов (WP 131, 268, 279, 328 и 346), представленных для сведения.

17.3.17 Комитет признал успешное выполнение инициатив и достигнутый Организацией прогресс в части подготовки и представления планов действий государств и поддержал постоянно проводимую Организацией работу по оказанию дополнительной помощи государствам в подготовке и обновлении планов действий и внедрении содержащихся в них мер.

17.3.18 Комитет подчеркнул важность подтверждения добровольного характера планов действий государств. Он рекомендовал государствам-членам добровольно представлять более полные и надежные данные в своих планах действий, с тем чтобы содействовать ИКАО в обобщении глобальных данных об эмиссии, и сделать свои планы действий достоянием широкой общественности. Он также рекомендовал осуществлять партнерство между ИКАО, государствами и другими организациями в поддержку подготовки планов действий и подчеркнул необходимость предоставления со стороны Секретариата дальнейшего инструктивного материала и технической помощи.

### **Помощь государствам**

17.3.19 Совет представил документ WP/31 об имевших место в ИКАО событиях после последней сессии Ассамблеи, касающихся оказания помощи государствам-членам в содействии в получении доступа к передаче технологий, наращиванию потенциала и финансовым ресурсам, а также в подготовке планов действий государств.

17.3.20 Высокий интерес, сотрудничество и участие государств-членов и других заинтересованных сторон в ходе осуществления инициативы по разработке планов действий и значительный достигнутый прогресс в течение весьма короткого периода времени в большой степени стал возможен благодаря эффективной программе наращивания потенциала, в рамках которой осуществлялось предоставление инструктивного материала и практических инструментов, таких как инструмент ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), а также были проведены учебные практикумы и более 200 телеконференций с отдельными национальными координаторами. Другие информационно-разъяснительные мероприятия, включая Симпозиум

ИКАО по авиации и изменению климата, состоявшийся в мае 2013 года, а также различные публикации, способствовали наращиванию потенциала и передаче технологий для государств.

17.3.21 Семинар ИКАО "Содействие принятию мер: авиация и изменение климата", проведенный в октябре 2012 года, определил возможности оказания помощи, необходимой для реализации мер, содержащихся в планах действий государств. Было подчеркнуто, что ИКАО устанавливает партнерские отношения с другими международными организациями с целью введения процессов, которые могут содействовать предоставлению финансирования государствам-членам, которые нуждаются в такой помощи. ИКАО установила такие партнерские отношения с Глобальным экологическим фондом (ГЭФ), а также с Европейским Союзом (ЕС).

17.3.22 В документе WP/176 Королевство Саудовской Аравии представило свою позицию по вопросам, касающимся международной авиации и изменения климата. В отношении помощи государствам документ предлагает Ассамблее настоятельно рекомендовать изучить способы определения и разработки механизмов для содействия предоставлению технической и финансовой помощи развивающимся странам и для облегчения их доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий, наращиванию потенциала и мерам по адаптации к воздействию на окружающую среду. В нем также Ассамблее предлагается настоятельно рекомендовать проводить исследования инновационных идей в части источников финансирования для покрытия расходов, связанных с мерами по адаптации, и передачи технологий, не прибегая при этом к взиманию сборов или налогов за потребление авиационного топлива.

17.3.23 Председатель упомянул два рабочих документа (WP 166 и 270), представленных для сведения.

17.3.24 Комитет принял к сведению имевшие место в ИКАО события, касающиеся предоставления помощи государствам по вопросам авиации и изменению климата, включая недавно установленные партнерские отношения с ГЭФ и ЕС с целью оказания содействия финансированию реализации планов действий государств. Он также поддержал постоянную работу Организации по оказанию помощи государствам в подготовке и внедрении планов действий и в постоянном содействии получению развивающимися странами доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологии и наращиванию потенциала.

### **Сотрудничество с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) и международными организациями**

17.3.25 Совет представил документ WP/32 о событиях, имевших место после последней Ассамблеи, касающихся работы ИКАО в области окружающей среды, проделанной в рамках сотрудничества с другими органами Организации Объединенных Наций (ООН) и международными организациями. Представленная в документе WP/32 информация включает события, имевшие место в следующих организациях: Рамочная конвенция Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН), Международная морская организация (ИМО), Конференция Организации Объединенных Наций по устойчивому развитию (UNCSD), также известная как Саммит Рио+20; Межправительственная группа экспертов по изменению климата (МГЭИК), Программа развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Всемирная туристская организация (ЮНВТО).

17.3.26 Что касается рассматриваемой в рамках процесса РКИК ООН мобилизации доходов для финансирования деятельности, связанной с изменением климата, и использования международной авиации в качестве потенциального источника таких доходов для финансирования других секторов, в действиях документа WP/32 предлагается текст с выражением обеспокоенности относительно того, что международная авиация не должна использоваться в качестве несоразмерно большого источника таких доходов, а также это отражено в проекте резолюции Ассамблеи по международной авиации и изменению климата, предложенной в документе WP/34.

17.3.27 Комитет согласился с предлагаемыми действиями, содержащимися в документе WP/32 и рекомендовал Ассамблее:

- a) поддержать продолжение сотрудничества ИКАО с другими органами ООН и международными организациями, в особенности в области международной авиации и изменения климата;
- b) просить государства-члены четко заявить в рамках процесса РКИК ООН о своей обеспокоенности в связи с использованием международной авиации в качестве потенциального источника для мобилизации средств на финансирование связанных с изменением климата мер в других секторах, с тем чтобы не допустить несоразмерного использования международной авиации в качестве источника таких доходов;
- c) просить государства-члены информировать свои делегации Сторон процесса РКИК ООН и координировать их деятельность в части имевших место в рамках ИКАО событий в области международной авиации и изменения климата.

17.3.28 Совет представил документ WP/33 о достигнутом в ИКАО прогрессе в оказании поддержки другим учреждениям ООН в рамках инициативы по обеспечению климатической нейтральности ООН. Вычислитель эмиссии углерода ИКАО по-прежнему служит официальным инструментом ООН для расчетов компонента авиапутешествий в кадастрах эмиссии органов ООН, и в связи с этим была предоставлена обновленная информация и техническая помощь в отношении этого вычислителя. ИКАО также разработала вычислитель для организации совещаний с учетом экологических факторов, который определяет оптимальное место проведения совещания в плане компонента эмиссии CO<sub>2</sub> авиапутешествий участников совещания. Кадастр ИКАО по эмиссии углерода ежегодно обновляется и для разработки плана Организации по уменьшению эмиссии значительная работа также проведена Целевой группой Секретариата.

17.3.29 Комитет попросил Совет продолжать сотрудничество с климатически нейтральной инициативой ООН и продолжать играть ведущую роль путем разработки методов и обновления инструментов для количественного определения авиационной эмиссии ПГ. Он также попросил Совет продолжать разработку и внедрение стратегий, направленных на уменьшение эмиссии ПГ и совершенствование в Организации практики управления устойчивым развитием.

### **Рыночные меры (PM)**

17.3.30 Совет представил документ WP/29 о работе Организации по вопросу рыночных мер (PM), проделанной во исполнение просьбы предыдущей сессии Ассамблеи о том, чтобы Совет: разработал рамки применения PM; изучил пороговый уровень *de minimis* применительно к PM; изучил возможность введения глобальной системы PM; собирал информацию об объемах компенсационных закупок углерода; и провел исследование о возможном применении механизма чистого развития Киотского протокола к международной авиации.

17.3.31 В документе WP/29 сообщается о том, что касательно возможности разработки глобальной схемы PM были проанализированы возможные варианты глобальной системы, и в июне 2012 года Совет сократил до трех количество вариантов для дальнейшей проработки концептуальных элементов и проведения анализа последствий. В ноябре 2012 года Совет признал, что результаты качественного и количественного анализа трех вариантов показали, что они технически осуществимы. В 2013 году результаты анализа были доработаны с использованием подготовленных САЕР прогнозов перевозок и эмиссии CO<sub>2</sub>. В документе WP/29 также содержится информация о деятельности по разработке рамок применения PM, которая осуществлялась параллельно работе над глобальной системой и в ходе которой основное внимание уделялось



таким ключевым вопросам, как: назначение рамок применения, географический охват РМ и возможность учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств.

17.3.32 Комитет признал работу по вопросу РМ, проделанную Организацией во исполнение просьб предыдущей сессии Ассамблеи.

17.3.33 В документах WP/250 и WP/275 Российская Федерация представила результаты анализа потенциала РМ с точки зрения уменьшения эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации. В документе WP/250 предлагается альтернативный подход к уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub> в этом секторе. В нем предлагается пересмотреть желательные глобальные цели, с тем чтобы целей можно было достичь путем уменьшения эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе, и изучить возможность замены концепции РМ концепцией "мер экономического стимулирования" для достижения цели "реального" уменьшения эмиссии. В документе также предлагается изучить возможность создания климатического фонда ИКАО для оказания помощи развивающимся государствам и сформировать под эгидой ООН "мобильные авиационные силы по борьбе с лесными пожарами" в качестве альтернативы участия сектора в финансировании "Зеленого климатического фонда" РКИК ООН. В этом документе государствам также настоятельно рекомендуется отказаться от применения принципа *de minimis* к освобождениям от РМ. В документе WP/275 предлагаются изменения к проекту текста резолюции по международной авиации и изменению климата, которая представлена Совету в документе WP/34.

17.3.34 В документе WP/176 Королевство Саудовской Аравии представило свое мнение по вопросам, связанным с международной гражданской авиацией и изменением климата. В отношении РМ в этом документе Ассамблее предлагается уделять основное внимание более эффективным, чем РМ, мерам уменьшения эмиссии и просить Секретариат провести дальнейшее исследование для оценки экономического влияния РМ на развивающиеся и удаленные государства.

17.3.35 В документе WP/258 Объединенные Арабские Эмираты представили свое мнение о предлагаемом тексте резолюции в документе WP/34. В этом документе Ассамблее предлагается: принять рамки РМ, применимые в воздушном пространстве реализующего их государства без требования о взаимном согласии; согласиться с разработкой глобальной системы РМ для международной авиации, включая "дорожную карту" и график реализации; просить Совет представить результаты такой работы на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году; просить Совет разработать стандарты ИКАО по мониторингу, отчетности и верификации (MRV) в отношении эмиссии ПГ эксплуатантов воздушных судов, работающих в международной авиации; и просить Совет дополнительно изучить оценочный показатель топливной эффективности.

17.3.36 В документе WP/350 Вьетнам предлагает Ассамблее просить государства воздерживаться от принятия односторонних РМ и сотрудничать с ИКАО в работе по сокращению объемов авиационной эмиссии. В документе также содержится настоятельный призыв к ИКАО играть активную ведущую роль в продолжении усилий по уменьшению вклада авиации в изменение климата, не ослабляя внимания к вопросам обеспечения безопасности, доступности и удобства авиации.

17.3.37 В документе WP/272 свою позицию, в частности по вопросу РМ, излагают 54 государства Африки. В этом документе Ассамблее предлагается просить Совет разработать для рассмотрения на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году простую с административной точки зрения глобальную систему РМ, которая должна носить переходный характер и дополнять технические меры. В нем Ассамблее также предлагается постановить, что любые РМ, предлагаемые каким-либо государством или регионом в отношении международной гражданской авиации до принятия глобальной системы, должны основываться на взаимном согласии заинтересованных государств и должны предоставлять освобождения на маршрутах в развивающиеся государства и из развивающихся государств, объемы деятельности международной гражданской авиации в

которых ниже порога в 1 % от общего количества коммерческих тонно-километров, выполняемых международной гражданской авиацией.

17.3.38 В документе WP/234 Соединенные Штаты Америки приветствуют результаты проведенной работы по оценке возможности создания глобальной системы РМ и рассмотрению элементов рамок РМ. Соединенные Штаты Америки поддерживают вывод о технической возможности введения РМ. В документе подчеркивается необходимость продолжения начатой работы в направлении разработки глобальной системы РМ, с тем чтобы Совет рекомендовал такую систему 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году. Будущая работа будет включать разработку общего подхода к мониторингу, отчетности и верификации данных об эмиссии, определение приемлемых видов углеродных кредитов, которые будут пригодны для соответствия РМ, и разработку подходов к решению проблемы учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей. Эти рамки должны служить ориентиром для государств и регионов при внедрении РМ в отсутствие глобальной системы РМ.

17.3.39 В документе WP/83 Литва от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) особо отмечает прогресс, достигнутый после предыдущей сессии Ассамблеи ИКАО, включая признание Советом ИКАО в ноябре 2012 года технической осуществимости глобальных РМ. Также особо подчеркивается поддержка принятия глобальной РМ мировой авиационной отраслью и организациями гражданского общества. В этом документе Ассамблеи предлагается: согласиться с разработкой долгосрочной глобальной цели по уменьшению эмиссии и принять программу работы и график завершения создания общей концепции глобальной РМ, включая набор задач по созданию основных технических элементов, для одобрения на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году; согласиться с началом применения глобальной РМ в 2020 году; содействовать созданию рамок применения РМ государствами или группами государств в ожидании вступления в силу глобальной РМ.

17.3.40 В документе WP/68 Международный совет аэропортов (МСА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет деловой авиации (МСДА), Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) признают дополнительный и переходный характер РМ в контексте четырехкомпонентной стратегии и призывают Ассамблею установить четко сформулированный процесс для разработки Советом (в целях принятия на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году) единой глобальной системы РМ на основе принципов, изложенных в добавлении к документу WP/68. Эти принципы включают максимизацию экологической целостности при минимальных искажениях в конкуренции и минимальной административной сложности. По мнению отрасли, простая схема компенсации выбросов будет самой быстрой во внедрении, самой простой в управлении и самой рентабельной. В документе WP/68 Ассамблеи предлагается просить Совет разработать основные концептуальные элементы глобальной системы РМ, включая разработку стандарта ИКАО по мониторингу, отчетности и верификации эмиссии (MRV), предусматривающий принцип о том, что каждый эксплуатант должен сообщать о своей эмиссии только одному государству.

17.3.41 В документе WP/288 Международная коалиция за устойчивую авиацию (ИКСА) подчеркивает, что глобальная РМ – это единственный возможный механизм заполнения разрыва между целями по эмиссии и прогнозируемой фактической эмиссией, и особо отмечает важность предпринятия скорейших действий. В этом документе Ассамблеи предлагается согласиться с разработкой для принятия в 2015 году и внедрения в 2016 году глобальной РМ, которая будет служить эффективной мерой уменьшения эмиссии, носить недискриминационный характер, не будет искажать конкуренцию и будет учитывать обеспокоенность в части особых обстоятельств и соответствующих возможностей (SCRC). В нем также признается, что в промежуточный период важную роль будут играть региональные РМ в том случае, если сектор хочет внести свой

значительный вклад в обеспечение того, чтобы глобальное потепление не превышало двух градусов.

17.3.42 В документе WP/289 ИКСА призывает создать на базе комитета более эффективный процесс принятия решений по экологическим вопросам и повысить транспарентность путем задействования возможностей активного участия общественности в работе ИКАО, связанной с влиянием международной гражданской авиации на изменения климата.

17.3.43 Председатель упомянул о двух рабочих документах (WP/183 и WP/271), представленных для сведения.

### **Обсуждение**

17.3.44 В документе WP/34 Совет представил предложение по обновлению резолюции A37-19 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* в свете достигнутого после предыдущей сессии Ассамблеи прогресса в ключевых областях деятельности по вопросу международной авиации и изменения климата. Было подчеркнуто, что после 2010 года Совет провел широкое обсуждение и консультации, направленные на то, чтобы сблизить различные точки зрения и ожидания по важным вопросам и подготовить проект текста резолюции Ассамблеи, который бы отражал большую долю компромисса и был приемлем для большинства. Хотя Совет решил представить предложение, приведенное в добавлении к документу WP/34, некоторые члены Совета высказали несовпадающие точки зрения по вопросам, связанным с РМ.

17.3.45 Во время обсуждения документа WP/34 значительное количество государств выразило мнение о том, что хотя проект текста резолюции Ассамблеи, приведенный в добавлении к документу WP/34, не является совершенным, они готовы согласиться с предлагаемым текстом, поскольку он является результатом предпринятых Советом значительных усилий и будет представлять собой хорошо сбалансированный и приемлемый компромиссный вариант.

17.3.46 Ряд государств выразил обеспокоенность, в частности, в связи с пп. 17 и 18 проекта текста резолюции Ассамблеи, касающимися РМ и других вопросов, и предложил провести дополнительное обсуждение и консультации с целью улучшить предлагаемый текст. Для этого несколько государств предложили создать рабочую группу.

17.3.47 Отметив расхождение в мнениях государств, в частности, по вопросам, связанным с РМ, председатель с согласия Комитета предложил, чтобы команда председателя провела с делегациями неофициальные консультации для сближения различных точек зрения, используя в качестве основы для продвижения вперед предлагаемый текст, представленный в добавлении к документу WP/34.

17.3.48 На 7, 8, 9 и 10-м заседаниях Исполнительный комитет рассмотрел возможные поправки к проекту текста резолюции Ассамблеи, представленному в документе WP/34, Комитет проинформировали о прогрессе, достигнутом на проходивших в духе сотрудничества неофициальных консультациях, и представили пересмотренное предложение об изменении резолюции A37-19 Ассамблеи, содержащейся в документе WP/378. Комитет также получил дополнительные предложения об изменении проекта текста резолюции Ассамблеи, включая предложения, изложенные в рабочих документах WP/424, 425, 426, 427 и 432. Предложения, изложенные в документе WP/425, были приняты путем голосования в соответствии с Постоянными правилами процедуры Ассамблеи и, соответственно, отражены в проекте текста резолюции Ассамблеи. Были рассмотрены другие предложения и поправки и после обстоятельного обсуждения на основе консенсуса приняты поправки к пп. 18 и 19 проекта резолюции Ассамблеи, содержащегося в документе WP/378, а также внесен новый пункт в

перечень руководящих принципов, содержащийся в Приложении к проекту резолюции Ассамблеи. Комитет согласился рекомендовать Ассамблее принять приводимый ниже проект резолюции.

## **Резолюция 17/2** (перенумерована на А38-18)

### **Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата**

Ассамблея,

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

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

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

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

*признавая*, что доля эмиссии международной авиации, составляющая в настоящее время менее 2 % общей глобальной эмиссии CO<sub>2</sub>, предположительно возрастет в результате дальнейшего развития сектора,

*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, и в свой 5-й оценочный доклад, который должен быть опубликован в 2014 году,

*принимая во внимание* научное мнение о том, что увеличение средней глобальной температуры относительно доиндустриальных уровней не должно превышать 2 °С,

*признавая* принципы и положения об общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностях и тот факт, что в рамках РКИК ООН и Киотского протокола инициативу берут на себя развитые страны,

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

*признавая*, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров в рамках РКИК ООН и ее Киотского протокола или не превосходит результатов этих переговоров и не представляет собой позицию Сторон РКИК ООН и ее Киотского протокола,

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

*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,

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

*приветствуя* согласование Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации требований по сертификации в рамках глобального стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для воздушных судов,

*признавая*, что меры по организации воздушного движения (ОрВД) в рамках Глобального аэронавигационного плана ИКАО способствуют повышению эффективности эксплуатации воздушных судов и уменьшению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>,

*приветствуя* принятие на 12-й Аэронавигационной конференции в ноябре 2012 года стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU),

*ссылаясь* на резолюцию Ассамблеи А37-19, в которой Ассамблея просила Совет принять при поддержке государств-членов меры по разработке рамок применения рыночных мер (РМ) в международной авиации, включая дальнейшую разработку руководящих принципов, перечисленных в Приложении к резолюции А37-19, для рассмотрения на 38-й сессии Ассамблеи ИКАО,

*признавая* важность наличия единого подхода к разработке и реализации рамок применения РМ и систем РМ,

*ссылаясь* на резолюцию Ассамблеи А37-19, в которой Ассамблея просила Совет изучить возможность введения глобальной системы РМ для уменьшения эмиссии международной авиации,

*принимая во внимание* решение Совета от 9 ноября 2012 года, в котором по результатам качественного и количественного анализа трех вариантов глобальной системы РМ, оценка которых была проведена Секретариатом при поддержке со стороны экспертов по вопросам РМ, Совет признал, что все три варианта технически осуществимы и могут способствовать достижению целей ИКАО в области охраны окружающей среды, а также – согласие Совета с

необходимостью проведения дальнейшего количественного анализа этих трех вариантов для выработки более обоснованных и четких заключений,

*признавая* возможную целесообразность создания глобальной системы РМ в качестве дополнительного инструмента для содействия достижению желательных глобальных целей, указанных в п. 7,

*принимая во внимание*, что авиационная отрасль поддерживает учреждение единой глобальной системы компенсации выбросов углерода в противовес несогласованному набору государственных и региональных РМ, рассматривая это в качестве рентабельной меры, которая дополнит более широкий пакет мер, включая технические, эксплуатационные и инфраструктурные меры,

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

*также принимая во внимание*, что СAAF/09 разработала Глобальную рамочную программу ИКАО по альтернативным видам топлива (GFAAF),

*принимая во внимание* прогресс, достигнутый в области доказательства технической осуществимости устойчивого производства эквивалентного альтернативного авиационного топлива, и что для внедрения такого топлива потребуются принятие соответствующих мер политики и мер стимулирования для создания долгосрочной рыночной перспективы,

*признавая* необходимость обеспечения экономической целесообразности и приемлемости с социальной и экологической точек зрения разработки и внедрения таких видов топлива, а также необходимость большей согласованности подходов к достижению устойчивого производства,

*отмечая*, что в соответствии с резолюцией Ассамблеи А37-19 Организация подготовила и реализовала обширную стратегию в области наращивания потенциала в целях оказания помощи в подготовке и представлении национальных планов действий, включая проведение семинаров-практикумов и подготовку инструктивного материала, создание интерактивного веб-интерфейса и инструмента ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET),

*с удовлетворением отмечая*, что по состоянию на 30 июня 2013 года 61 государство-член, на чью долю приходится 78,89 % объема международных авиаперевозок, добровольно подготовили и представили ИКАО свои планы действий,

*отмечая*, что семинар ИКАО "Содействие принятию мер: авиация и изменение климата", проведенный в октябре 2012 года, продемонстрировал активное вовлечение государств-членов и международных организаций в осуществление мероприятий, касающихся планов действий государств, стал местом обсуждения возможных источников финансовой поддержки деятельности в области охраны окружающей среды и создал возможность для обмена информацией и формирования партнерских связей в целях содействия оказанию государствам помощи в подготовке и осуществлении их планов действий в соответствии с определенными ими потребностями,

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

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

*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,

*подтверждая*, что решение проблемы эмиссии ПГ международной авиации требует активного участия и сотрудничества государств и отрасли, и *отмечая* коллективно объявленные Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА) от имени отрасли международного воздушного транспорта обязательства по постоянному повышению эффективности сокращения эмиссии CO<sub>2</sub> в среднем на 1,5 % в год в период с 2009 по 2020 год в целях достижения углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, и по уменьшению эмиссии углерода на 50 % к 2050 году по сравнению с уровнями 2005 года,

*признавая* необходимость контроля за потенциальным воздействием изменения климата на деятельность международной авиации и соответствующую инфраструктуру и представления об этом информации,

*признавая* прогресс, достигнутый ИКАО в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН, и значительную поддержку этой инициативы, оказываемую ИКАО, в частности путем разработки общей методики для расчета эмиссии ПГ в результате воздушных путешествий,

1. *постановляет*, что настоящая резолюция, совместно с резолюцией А38-уу "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, шум и местное качество воздуха", заменяет резолюции А37-18 и А37-19 и представляет собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет:

- a) обеспечить, чтобы ИКАО постоянно играла ведущую роль в рассмотрении экологических вопросов, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, включая эмиссию ПГ;
- b) продолжить изучение вариантов политики, направленной на ограничение или уменьшение 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 РКИК ООН;

3. *вновь подтверждает*, что:
  - a) ИКАО следует 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 дискуссии относительно мер, направленных на решение проблемы авиационной эмиссии;
  - b) следует уделять особое внимание тем вариантам политики, которые обеспечат уменьшение объема эмиссии авиационных двигателей, не оказывая при этом негативного влияния на развитие воздушного транспорта, особенно в развивающихся экономиках;
4. *подтверждает*, что настоящая резолюция не создает прецедента для переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН и ее Киотского протокола, не предвосхищает результатов этих переговоров и не представляет собой позицию Сторон РКИК ООН и ее Киотского протокола;
5. *постановляет*, что государства и соответствующие организации будут действовать через посредство ИКАО, чтобы достичь глобального среднего ежегодного повышения топливной эффективности на 2 % до 2020 года и желательной цели повышения топливной эффективности на 2 % в год с 2021 по 2050 год, рассчитываемой на основе объема потребляемого топлива на выполненный коммерческий тонно-километр;
6. *выражает согласие* с тем, что цели, упомянутые в п. 5 выше, не будут налагать конкретных обязательств на отдельные государства и что различные обстоятельства, соответствующие возможности и степени, в которой развивающиеся и развитые государства оказывают влияние на концентрацию авиационной эмиссии ПГ в атмосфере, будут определять возможный вклад каждого государства в достижение глобальных желательных целей;
7. *также постановляет*, что, не налагая конкретных обязательств на отдельные государства, ИКАО и ее государства-члены совместно с соответствующими организациями будут стремиться к достижению коллективной среднесрочной глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне, учитывая: особые обстоятельства и соответствующие возможности государств и, в частности, развивающихся стран; развитость авиационных рынков; устойчивый рост отрасли международной авиации; и что эмиссия может увеличиваться из-за ожидаемого роста международных воздушных перевозок, пока не будут разработаны и реализованы технологии и виды топлива, обеспечивающие уменьшение эмиссии, а также другие меры по смягчению последствий эмиссии;
8. *признает*, что государства – члены ИКАО предприняли или намереваются предпринять многочисленные действия в поддержку достижения коллективных желательных целей, включая модернизацию организации воздушного движения, ускорение темпов применения авиационных технологий, эффективных с точки зрения расхода топлива, а также разработку и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива, и *рекомендует* дальнейшие усилия в этом направлении;
9. *выражает согласие* рассмотреть на своей 39-й сессии цель, упомянутую в п. 7 выше, в свете прогресса, достигнутого в достижении этой цели, исследований, касающихся возможности достижения этой цели и соответствующей информации от государств;
10. *просит* Совет продолжать изучать осуществимость долгосрочной глобальной желательной цели для международной авиации посредством проведения подробных исследований для оценки возможности достижения и воздействия любых предлагаемых целей, включая



воздействие на рост, а также затраты во всех странах, в особенности в развивающихся странах, с целью представления на 39-ю сессию Ассамблеи ИКАО. Оценка долгосрочных целей должна включать информацию от государств-членов об их опыте работы по достижению среднесрочной цели;

11. *также рекомендует* государствам представлять свои добровольные планы действий с кратким изложением соответствующей политики и мер и ежегодно направлять в ИКАО данные об эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации;

12. *предлагает* государствам, которые намереваются подготовить или обновить свои планы действий, представить их в ИКАО как можно скорее, желательно к концу июня 2015 года, и в дальнейшем представлять их каждые три года, с тем чтобы ИКАО могла продолжать собирать информацию, касающуюся достижения глобальных желательных целей, при этом эти планы действий должны включать информацию о корзине мер, рассматриваемых государством и учитывающих их соответствующие национальные возможности и обстоятельства, информацию об ожидаемых экологических выгодах от реализации мер, выбранных из этой корзины, а также информацию о любых конкретных потребностях в оказании помощи;

13. *рекомендует* государствам, которые уже представили свои планы действий, распространять информацию о содержании этих планов и формировать партнерские связи с другими государствами-членами в целях оказания поддержки государствам, еще не подготовившим свои планы действий;

14. *рекомендует* государствам сделать свои планы действий доступными для общественности, при этом учитывая аспекты, связанные с содержащейся в планах действий государств информацией, представляющей коммерческую тайну;

15. *просит* Совет оказывать содействие в распространении информации о результатах экономических и технических исследований и передовой практике, касающихся желательных целей, и продолжать предоставлять рекомендации и другую техническую помощь для подготовки и обновления планов действий государств до конца июня 2015 года в целях проведения государствами необходимых исследований и добровольного представления своих планов действий в ИКАО;

16. *постановляет*, что государствам при разработке новых и реализации существующих РМ для международной авиации следует:

- a) проводить конструктивные двусторонние и/или многосторонние консультации и переговоры с другими государствами в целях достижения соглашения;
- b) предоставлять освобождения от применения РМ на маршрутах с пунктами отправления и назначения в развивающихся государствах, доля которых в деятельности международной гражданской авиации находится ниже порогового уровня, составляющего 1% от общих коммерческих тонно-километров деятельности международной гражданской авиации, до тех пор, пока не будет введена глобальная система;

17. *просит* Совет рассмотреть положения *de minimis*, включая пороговый уровень *de minimis* РМ, упомянутый выше в п. 16 b), принимая во внимание особые обстоятельства государств и потенциальное воздействие на авиационную отрасль и рынки и с учетом руководящих принципов, перечисленных в Приложении, для представления на рассмотрение 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году;

18. *постановляет* разработать глобальную систему РМ для международной авиации, принимая во внимание работу, предусмотренную в пункте 19;

19. *просит* Совет при поддержке государств-членов:

- a) завершить работу по изучению технических аспектов, экологического и экономического воздействия и механизмов применения возможных вариантов создания глобальной системы РМ, включая ее осуществимость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность в развитии международной авиации, предложения авиационной отрасли и, при необходимости, других международных событий, без ущерба для переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН;
- b) организовать семинары, практикумы по глобальной системе для международной авиации с участием официальных лиц и экспертов государств-членов, а также соответствующих организаций;
- c) определить главные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендацию по вопросу о создании глобальной системы РМ, которая должным образом учитывает их и главные конструктивные особенности системы, включая средства, необходимые для учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей согласно пп. 20–24 ниже, а также механизмы внедрения этой системы с 2020 года в качестве составных элементов корзины мер, в число которых также входят разработка технологий, повышение эффективности эксплуатации и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива в целях достижения глобальных желательных целей ИКАО;
- d) представить доклад о результатах работы, описанной в подпунктах a), b) и c) выше, для принятия решения на 39-й сессии Ассамблеи;

20. *постановляет*, что любая РМ должна учитывать особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму искажений рыночного равновесия;

21. *также постановляет*, что особые обстоятельства и соответствующие возможности государств могут быть учтены путем предоставления прав на освобождение *de minimis* от применения РМ или путем поэтапного внедрения той или иной РМ на конкретных маршрутах или рынках с незначительными объемами международной авиационной деятельности, и прежде всего тех, которые обслуживают развивающиеся государства;

22. *также постановляет*, что административная нагрузка, связанная с реализацией той или иной РМ государствами или эксплуатантами воздушных судов с очень незначительными объемами международной авиационной деятельности, не должна превышать выгод, создаваемых их участием в реализации РМ, и что необходимо рассмотреть вопрос о предоставлении таким государствам или эксплуатантам воздушных судов прав на освобождение от применения РМ, при одновременном сохранении экологической целостности РМ;

23. *также постановляет*, что корректировка требований к эксплуатантам воздушных судов в отношении применения РМ может проводиться на основании быстрых темпов роста, скорейшего принятия мер по повышению топливной эффективности и применения специальных положений в отношении новых участников;

24. *также постановляет*, что в тех случаях, когда в результате применения РМ создаются доходы, их следует использовать в соответствии с руководящим принципом п) в Приложении;

25. *признает*, что в краткосрочной перспективе добровольные системы компенсации выбросов углерода представляют собой практический подход к компенсации выбросов CO<sub>2</sub>, и *предлагает* государствам поощрять своих эксплуатантов, заинтересованных в скорейшем принятии мер по использованию системы компенсации выбросов углерода, в частности, посредством использования кредитов, формируемых в рамках международно признанных систем, таких как МЧР;

26. *просит* Совет собирать информацию об объемах компенсационных закупок углерода применительно к воздушному транспорту, в том числе посредством планов действий государств, представленных в ИКАО, и продолжать разрабатывать и распространять информацию о передовой практике и средствах, таких как разработанный ИКАО вычислитель эмиссии углерода, что поможет гармонизировать процесс реализации программ компенсации выбросов углерода;

27. *просит* Совет обеспечивать применение и совершенствование соответствующих стандартов, методик и механизма измерения/оценки, мониторинга и верификации глобальной эмиссии ПГ международной авиации в условиях поддержки государствами деятельности ИКАО по оценке прогресса посредством представления ежегодных данных о перевозках, потреблении топлива и эмиссии CO<sub>2</sub>;

28. *просит* Совет обратиться к государствам с просьбой продолжать оказывать поддержку усилиям ИКАО по повышению надежности измерения/оценки глобальной эмиссии ПГ международной авиации;

29. *просит* Совет регулярно представлять РКИК ООН данные об эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации в рамках своей деятельности по оценке достигнутого прогресса в результате реализации мер в секторе на основе информации, утвержденной ее государствами-членами;

30. признавая, что необходимо приложить максимум усилий для изыскания способов, обеспечивающих возможность уменьшения и стабилизации эмиссии CO<sub>2</sub> из всех источников, *настоятельно призывает* ИКАО и ее государства-члены выразить, в рамках процесса РКИК ООН, явную обеспокоенность в связи с возможным использованием международной авиации в качестве одного из потенциальных источников доходов, мобилизуемых для финансирования деятельности других секторов, связанной с климатом, с тем чтобы оградить международную авиацию от несоразмерно больших требований к ней в этом отношении;

31. *просит* Совет:

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

- b) укреплять и использовать партнерские связи с другими международными организациями в целях оказания необходимой помощи государствам-членам ИКАО, в том числе посредством их планов действий, что позволит уменьшить эмиссию международной авиации;
- c) немедленно и в приоритетном порядке инициировать деятельность по разработке процесса и механизмов для содействия оказанию технической и финансовой помощи развивающимся странам, а также облегчения доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала и представить доклад о достигнутых результатах, а также дальнейшие рекомендации, предварительно к концу 2015 года и на 39-ю сессию Ассамблеи;
- d) продолжать инициировать конкретные меры по оказанию помощи развивающимся государствам, а также по облегчению доступа к финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала;

32. *просит* государства:

- a) содействовать проведению научных исследований, призванных продолжить рассмотрение неопределенностей, о которых говорится в специальном докладе МГЭИК "Авиация и глобальная атмосфера" и в 4-м оценочном докладе;
- b) обеспечить включение в будущие международные оценки изменения климата, выполняемые МГЭИК и другими соответствующими органами Организации Объединенных Наций, уточненной информации, если таковая имеется, о явлениях в атмосфере, инициируемых воздушными судами;
- c) рассмотреть меры политики, которые могли бы способствовать поставке на рынок более эффективных с точки зрения расхода топлива воздушных судов;
- d) увеличить объем инвестиций в научные исследования и разработки, с тем чтобы обеспечить поставку на рынок еще более эффективных технологий к 2020 году;
- e) ускорить разработку и внедрение более эффективных с точки зрения расхода топлива маршрутов и процедур, направленных на уменьшение авиационной эмиссии;
- f) ускорить деятельность по получению экологических выгод за счет применения технологий, обеспечивающих возможность повышения эффективности аэронавигации, и совместно с ИКАО осуществлять деятельность, направленную на получение этих выгод во всех регионах и государствах, с учетом стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- g) устранить юридические, экономические и другие организационные барьеры и барьеры в области безопасности для реализации новых эксплуатационных концепций OpВД в целях эффективного с экологической точки зрения использования воздушного транспорта;

- h) внедрять внутри своих национальных администраций координированный подход в целях принятия мер политического характера, направленных на ускорение соответствующей разработки, развертывания производства и использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, в соответствии с национальными обстоятельствами;
- i) рассматривать меры по поддержке научных исследований и разработок, а также переработки и производства сырья в целях сокращения издержек и содействия постепенному наращиванию объемов устойчивого производства до промышленных масштабов с учетом устойчивого развития государств;
- j) учитывать существующие подходы к оценке устойчивости производства всех альтернативных видов топлива в целом, включая предназначенные для использования в авиации, что должно обеспечивать следующее:
  - i. уменьшение нетто-эмиссии ПГ на протяжении жизненного цикла;
  - ii. предотвращение отрицательных последствий для районов, представляющих особую важность с точки зрения биологического разнообразия, охраны природы и выгод, получаемых людьми от экосистем, в соответствии с международными и национальными нормами регулирования;
  - iii. поддержку местного социального и экономического развития, не создавая конкуренции с секторами продовольственных и водных ресурсов;
- k) принимать меры по обеспечению устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации, используя существующие подходы или сочетания подходов, и вести на национальном уровне мониторинг устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации;
- l) совместно осуществлять при помощи ИКАО и других соответствующих международных организаций обмен информацией и передовой практикой, в том числе по вопросам устойчивого производства альтернативных видов топлива для авиации;

33. *просит* Совет:

- a) продолжить разработку и обновление инструктивного материала для государств-членов по применению политики и мер, направленных на уменьшение или ограничение экологического воздействия эмиссии международной авиации, и провести дополнительные исследования в отношении смягчения последствий воздействия международной авиации на изменение климата;
- b) рекомендовать государствам совместно разрабатывать прогностические аналитические модели для оценки воздействия авиации;
- c) продолжить оценку затрат и выгод, обусловленных различными мерами, включая существующие меры, с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей с учетом интересов всех заинтересованных сторон, включая потенциальные последствия для развивающихся стран;

- d) дать необходимые рекомендации и указания региональным бюро ИКАО в целях оказания помощи государствам-членам в проведении исследований, оценок и разработки процедур в сотрудничестве с другими государствами региона, направленных на ограничение или уменьшение эмиссии ПГ в глобальном масштабе и на осуществление совместной деятельности по оптимизации экологических выгод, обеспечиваемых реализацией их различных программ;
- e) разработать глобальный стандарт на CO<sub>2</sub> для воздушных судов, поставив целью завершение аналитической работы к концу 2015 года и принятие стандарта Советом в 2016 ;
- f) продолжить разработку соответствующих показателей топливной эффективности, включая показатели для международной деловой авиации, и определить и обновлять среднесрочные и долгосрочные технические и эксплуатационные цели в области потребления топлива воздушными судами;
- g) обеспечивать применение и обновление инструктивного материала, касающегося совершенствования ОрВД и других эксплуатационных мер по сокращению эмиссии международной авиации;
- h) уделять особое внимание топливной эффективности с учетом всех аспектов Глобального аэронавигационного плана ИКАО и рекомендовать государствам и заинтересованным сторонам развивать систему организации воздушного движения, обеспечивающую оптимизацию экологических выгод, и содействовать распространению и совместному использованию передовой практики, применяемой в аэропортах, с целью уменьшения негативных последствий эмиссии ПГ гражданской авиации;
- i) продолжать разрабатывать и обновлять необходимые инструменты и рекомендации для оценки выгод, обусловленных совершенствованием ОрВД, и оценивать экологическую выгоду от реализации стратегии блочной модернизации авиационной системы (ASBU);
- j) рекомендовать государствам-членам и предложить отрасли, финансовым организациям и другим международным организациям принимать активное участие в обмене информацией и передовой практикой, а также в дальнейшей деятельности под эгидой ИКАО в области разработки устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации;
- k) продолжать реализацию Глобальной рамочной программы ИКАО по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF);
- l) осуществлять сбор информации о достигнутом прогрессе в области альтернативных видов топлива для авиации, в том числе посредством планов действий государств, в целях формирования общего представления о будущем использовании альтернативных видов реактивного топлива и учета изменений в жизненном цикле эмиссий ПГ, с тем чтобы вести оценку прогресса в достижении глобальных желательных целей;

- m) сотрудничать с финансовыми организациями с целью обеспечения доступа к финансированию проектов развития инфраструктуры, предназначенных для устойчиво производимых альтернативных видов авиационного топлива, и стимулов, направленных на преодоление рыночных проблем на начальном этапе;
- n) отслеживать и распространять соответствующую информацию о потенциальных последствиях изменения климата для деятельности международной авиации и соответствующей инфраструктуры в сотрудничестве с другими соответствующими международными организациями и отраслью;
- o) продолжать сотрудничество в деле реализации климатически-нейтральной инициативы ООН и играть ведущую роль в разработке методов и средств для количественной оценки авиационной эмиссии ПГ в рамках этой инициативы и продолжать разработку и реализацию стратегии сокращения эмиссии ПГ и совершенствования внутренней практики Организации, касающейся управления устойчивым развитием.

---

## Приложение

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

- a) РМ должны обеспечивать устойчивое развитие сектора международной авиации;
- b) РМ должны обеспечивать смягчение последствий эмиссии ПГ международной авиации;
- c) РМ должны содействовать достижению глобальных желательных целей;
- d) РМ должны быть транспарентными и простыми в административном плане;
- e) РМ должны быть экономически эффективными;
- f) РМ не должны носить дублирующего характера, а объем эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации должен учитываться только один раз;
- g) РМ должны сводить к минимуму утечку углерода и искажение рыночного равновесия;
- h) РМ должны обеспечить справедливые условия для сектора международной авиации по отношению к другим секторам;
- i) РМ должны учитывать прошлые и будущие достижения и инвестиции в области топливной эффективности авиации и других мер по уменьшению авиационной эмиссии;
- j) РМ не должны налагать неуместное экономическое бремя на международную авиацию;

- k) РМ должны содействовать соответствующему доступу ко всем рынкам углерода;
- l) РМ должны оцениваться относительно различных мер на основе замеренных показателей, характеризующих в соответствующих случаях сокращение объема или исключение эмиссии CO<sub>2</sub>;
- m) РМ должны включать положения *de minimis*;
- n) в тех случаях, когда в результате использования РМ генерируются доходы, настоятельно рекомендуется использовать их в первую очередь на смягчение последствий воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, включая смягчение последствий и адаптацию, а также на оказание помощи и поддержки развивающимся государствам;
- o) в тех случаях, когда сокращение объема эмиссии достигается посредством РМ, их следует указывать в отчетах государств об объемах эмиссии;
- p) РМ должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особые обстоятельства и соответствующие возможности, а также принцип недискриминации и равных и справедливых возможностей.

**Пункт 18 повестки дня. Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации**

Исполнительный комитет на своем 2-м заседании рассмотрел документ WP/9 "Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации", в добавлении к которому содержится доклад о реализации политики ИКАО в области регионального сотрудничества.

Колумбия, представляя документ WP/286 Revision No. 1 от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА), отметила необходимость активизации сотрудничества между ИКАО и региональными организациями в области воздушного транспорта.

Одна делегация отметила, что в регионе Азии и Тихого океана региональный орган, аналогичный органам в других регионах, не создан, и предложила оказать поддержку своим соседям по региону в изучении дополнительных инициатив, направленных на согласование деятельности, которые могли бы дополнить существующие договоренности.

Генеральный секретарь подтвердил, что ИКАО будет всесторонне сотрудничать с региональными организациями во всех областях, связанных с ее стратегическими целями, и обязуется поддерживать другие инициативы по сотрудничеству в целях содействия реализации этих целей.

Комитет принял к сведению содержащуюся в документе WP/9 информацию об общей реализации политики ИКАО в области регионального сотрудничества и достигнутом прогрессе. Комитет также принял к сведению содержание документа WP/286 и информацию в документе WP/157, представленном Индонезией. Далее Комитет принял к сведению, что ИКАО по-прежнему будет активизировать и интенсифицировать свои усилия в деле содействия сотрудничеству с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации.



### **Пункт 19 повестки дня. Срок пребывания в должности Генерального секретаря**

Исполнительный комитет на своем 2-м заседании рассмотрел документ WP/5 "Продолжительность сроков пребывания в должности Генеральных секретарей", представленный Советом. В документе цитировались статьи 54 h) и 58 Конвенции о международной гражданской авиации, в которых Совет наделяется полномочиями назначать Генерального секретаря и определять порядок его или ее назначения при условии соблюдения любых правил, устанавливаемых Ассамблеей. Далее в документе WP/5 упоминалось решение Совета, принятое на его 178-й сессии, относительно того, что Генеральный секретарь назначается на установленный срок от трех до четырех лет, при этом четырехлетний срок будет применяться лишь в исключительных обстоятельствах, а также говорилось о принятии Ассамблеей резолюции A36-28, которая частично вводит данную политику.

В WP/5 сообщалось, что Совет в ходе своей 193-й сессии решил, что продолжительность всех будущих назначений Генерального секретаря должна составлять три года и не должна варьироваться от трех до четырех лет, и принял соответствующую поправку к своим Правилам процедуры. Ассамблее было предложено принять проект резолюции, содержащийся в добавлении к документу WP/5, которая обновляет резолюцию A36-28.

Одна делегация, выразив поддержку решению Совета, отметила, что это будет способствовать большей транспарентности и предоставлять дополнительные возможности при назначениях на должность Генерального секретаря.

В этой связи Комитет согласился предложить Ассамблее принять предлагаемую резолюцию, приведенную ниже:

#### **Резолюция 19/1 (перенумерована на A38-21)**

#### **Ограничение сроков пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* положения резолюции ООН 51/241 "Укрепление системы Организации Объединенных Наций", единодушно принятой Генеральной Ассамблеей ООН в 1997 году, которая рекомендовала ввести единообразные четырехгодичные сроки пребывания в должности с возможностью одного продления для административных руководителей программ, фондов и других органов Ассамблеи ООН и Экономического и Социального Совета, а также призвала специализированные учреждения ООН рассмотреть вопрос о единообразных условиях и максимальных сроках службы для их административных руководителей,

*принимая во внимание,* что Ассамблея, в соответствии со статьей 58 *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикаго, 1944 год), может устанавливать правила, регламентирующие определение Советом порядка назначения и освобождения от должности Генерального секретаря,

*учитывая,* что 2 и 9 июня 2006 года Совет принял решение о том, что Генеральный секретарь назначается на установленный срок в три-четыре года и что Генеральный секретарь, занимавший эту должность в течение двух сроков, не назначается на третий срок,

*учитывая* далее, что 22 июня 2011 года Совет решил, что продолжительность всех будущих назначений Генерального секретаря должна составлять три года и не должна варьироваться от трех до четырех лет или составлять четыре года в исключительных случаях,

*принимая во внимание*, что статья 51 конкретно не определяет, сколько раз Президент Совета может переизбираться, оставляя открытой возможность установления на практике разумного предела,

*признавая*, что было бы желательным и уместным установить предельные сроки пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета, поскольку такой подход, предоставив занимающим эти должности лицам достаточно времени для достижения целей, установленных Советом при их вступлении в должность, позволит также обеспечить периодический приток в ИКАО свежих идей и нового опыта на высшем уровне, более разнообразных стилей руководства, культурных и региональных особенностей, обусловленных регулярной сменой занимающих высшие должности лиц,

*признавая*, что по тем же причинам желательно применять эти ограничения таким образом, чтобы на любой или обеих должностях Президента Совета и Генерального секретаря можно было работать не более двух полных сроков,

1. *принимает к сведению* решение Совета об ограничении периода пребывания в должности Генерального секретаря двумя сроками продолжительностью три года каждый;
2. *настоятельно призывает* 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 проработало два полных срока в качестве Президента;
3. *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;
4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А36-28.

## **Пункт 20 повестки дня. Предложение проводить сессии Ассамблеи каждые два года**

20.1 Комитет рассмотрел этот вопрос в ходе 2-го заседания на основе документа А38-WP/18, представленного Советом.

20.2 Исполняющий обязанности директора Управления по правовым вопросам и внешним сношениям представил документ А38-WP/18 и напомнил о предложении Саудовской Аравии рассмотреть вопрос о проведении сессий Ассамблеи раз в два года и подготовке двухлетнего бюджета Организации. В этой связи 37-я сессия Ассамблеи поручила Совету изучить этот вопрос, принимая во внимание необходимость обеспечения того, чтобы подготовка к проведению Ассамблеи каждые два года не привела к дополнительным накладным расходам для Организации. Совету также было поручено рассмотреть возможность сокращения количества сессий Совета с трех до двух в год проведения Ассамблеи и представить доклад по этому вопросу следующей сессии Ассамблеи. Он также напомнил о том, что в ходе своей 182-й сессии Совет рассмотрел доклад Объединенной инспекционной группы (ОИГ), в котором ИКАО рекомендуется созывать сессии Ассамблеи каждые два года и принимать двухлетний бюджет, и что в ходе 183-й

сессии Совета Финансовый комитет, с которым Совет согласился, не рекомендовал принимать эти предложения. Кроме того, в ходе своей 187-й сессии Совет вновь рассмотрел эти вопросы и опять принял решение по-прежнему проводить сессии Ассамблеи раз в три года. Исполняющий обязанности директора также отметил, что Совет рассматривал самое последнее предложение Саудовской Аравии на 9-м заседании своей 198-й сессии и на 1-м заседании 199-й сессии, и принял решение не рекомендовать проведение сессий Ассамблеи раз в два года, принятие двух-летнего бюджета и сокращение количества сессий Совета с трех до двух в год созыва Ассамблеи.

20.3 Одна делегация отметила, что Исполнительный комитет только что утвердил трехлетний мандат Генерального секретаря, сроки которого совпадают с проведением сессий Ассамблеи раз в три года. Было также подчеркнуто, что сохранение практики проведения сессий Ассамблеи раз в три года пойдет на пользу государствам, выражающим обеспокоенность относительно увеличения расходов, связанных с подготовкой и участием в более частых сессиях Ассамблеи. В этой связи упомянутая делегация поддержала рекомендацию Совета не проводить сессии Ассамблеи раз в два года.

20.4 Другая делегация подчеркнула, что Совет досконально изучил предложение Саудовской Аравии и, учитывая необходимость внесения изменений в *Конвенцию о международной гражданской авиации*, что отвлечет внимание Организации от других приоритетов и повлечет дополнительные затраты для Организации и ее государств-членов, Совет пришел к выводу о том, что это предложение необоснованно. Было также отмечено, что если у государств-членов возникнет необходимость провести встречу в период между трехлетними сессиями Ассамблеи, у Организации имеются другие механизмы, такие как возможность проводить конференции высокого уровня или, при необходимости, чрезвычайные сессии.

20.5 С мнением этих двух делегаций согласился ряд других делегаций, которые также поддержали рекомендацию Совета проводить сессии Ассамблеи в рамках трехлетнего цикла.

20.6 В этой связи председатель Комитета проинформировал о том, что Комитет, учитывая отсутствие поддержки данного предложения и результаты проведенной дискуссии, согласился рекомендовать сохранить используемый в настоящее время трехлетний цикл проведения сессий Ассамблеи.

#### **Пункт 21 повестки дня. Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции с целью увеличения состава Совета до 39 членов**

21.1 Комитет рассмотрел этот конституционный вопрос в ходе 2-го заседания на основе документа А38-WP/17, представленного Советом.

21.2 Исполняющий обязанности директора Управления по правовым вопросам и внешним сношениям представил документ А38-WP/17 и напомнил о том, что в ходе 37-й сессии (сентябрь-октябрь 2010 года) Ассамблея в рамках пункта 8 повестки дня "Выборы Договаривающихся государств в Совет" рассмотрела предложение Саудовской Аравии об увеличении членского состава Совета с 36 до 39 членов. 37-я сессия Ассамблеи поручила Совету изучить вопрос о включении в состав Совета трех новых членов. В соответствии с решением Ассамблеи на 9-м заседании своей 198-й сессии, проходившем 8 марта 2013 года, Совет рассмотрел предлагаемую поправку и решил не рекомендовать увеличивать свой членский состав.

21.3 Одна делегация отметила, что все государства-члены имеют право быть представленными в Совете; однако он не поддержал предложение об увеличении членского состава Совета, а вместо этого призвал государства, имеющие общие интересы, заключать региональные соглашения, позволяющие большему количеству государств принимать участие в работе Совета на основе ротации. Одна делегация выразила поддержку такому подходу.

21.4 Другая делегация отметила, что подход, предусматривающий увеличение количества государств-членов в Совете, в пользу которого высказывались предыдущие ораторы, является одним из решений этой проблемы, однако имеются и другие решения. Было высказано мнение о целесообразности рассмотрения предложения, указанного выше, и других потенциальных решений. Эта делегация также отметила, что, учитывая текущее количество государств – членов ИКАО, содержащийся в документе A38-WP/17 вывод о том, что для Организации расходы, связанные с предлагаемым увеличением членского состава Совета, будут незначительными, и тот факт, что согласно документу A38-WP/17 по сравнению с руководящими органами других организаций ООН с аналогичным количеством государств-членов численность Совета ИКАО является относительно небольшой, в будущем следует повторно рассмотреть вопрос об увеличении членского состава Совета.

21.5 Одна делегация подчеркнула, что предложение о расширении членского состава Совета заслуживает внимания, и его рассмотрение не следует откладывать на неопределенный срок.

21.6 Делегация Саудовской Аравии отметила, что ее предложение, которое изложено в документе A38-WP/17, говорит само за себя. Она также подчеркнула тот факт, что данное предложение было надлежащим образом рассмотрено Советом.

21.7 Председатель Комитета отметил, что на данный момент предложение об увеличении членского состава Совета значительной поддержки не получило, хотя определенную поддержку получило предложение о повторном рассмотрении этого вопроса в будущем. В этой связи Комитет согласился представить эту информацию Ассамблее и принять к сведению информацию о том, что согласно высказанным мнениям вопрос о представительстве в Совете можно решить путем заключения региональных соглашений о ротации.

## **Пункт 22 повестки дня. Управление людскими ресурсами**

22.1 На своем 5-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел документ A38-WP/75, в котором представлены осуществляемые в настоящее время инициативы по совершенствованию управления людскими ресурсами и по содействию внедрению норм этики и повышению эффективности и транспарентности в рамках всей Организации.

22.2 Комитет отметил, что управление людскими ресурсами в ИКАО продолжало улучшаться: доработан *Кодекс службы ИКАО*; внедрена концептуальная основа ИКАО по вопросам этики; пересмотрены Положения о персонале с учетом передовой практики, применяемой в организациях системы ООН, и рекомендаций государств-членов в отношении политики; реализуются или улучшены принципы обеспечения мобильности персонала, управление эффективностью деятельности, обучение и повышение квалификации персонала, а также информационно-просветительская деятельность и целевой набор персонала; и кроме того, продолжается модернизация бизнес-процессов в области людских ресурсов наряду с внедрением усовершенствованных средств автоматизации, предназначенных для повышения эффективности и степени реагирования на потребности программ.

22.3 Исполнительный комитет принял к сведению отмеченные в документе A38-WP/75 достижения и предлагает Ассамблее:

- a) принять к сведению проводимые реформы и достижения Организации в области совершенствования управления людскими ресурсами;
- b) одобрить приоритетные инициативы и намеченные на следующий трехлетний период действия по дальнейшему совершенствованию управления людскими ресурсами.

### **Пункт 23 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО**

23.1 На своем 5-м заседании Исполнительный комитет рассмотрел документ A38-WP/76, в котором идет речь о кадровой ситуации в ИКАО. В этом документе приведено описание кадровой ситуации в ИКАО в 2010, 2011 и 2012 годах, включая положение дел со справедливым географическим представительством (СГП) и гендерным равенством, а также результаты анализа назначений на должности категории специалистов и выше и то, как такие назначения повлияли на СГП и гендерное равенство, а также приводятся данные по людским ресурсам, включая сведения о возрасте, стаже работы сотрудников и прогнозы относительно их выхода на пенсию. В документе также приводятся результаты наблюдений, основанные на имеющихся статистических данных, и описание будущих действий, связанных с кадровым планированием и соблюдением принципов справедливого географического представительства и гендерного равенства.

23.2 В отношении СГП Исполнительный комитет отметил, что количество государств-членов, представленных в Секретариате, увеличилось. Что касается гендерного равенства, то Комитет приветствовал принятие проактивных мер, направленных на улучшение положения дел в ИКАО с представительством женщин на должностях сотрудников категории специалистов и выше. Было признано, что это является общей целью как для Секретариата, так и для государств-членов, и достижения в этой области в результате общих усилий могут служить моделью для авиационного сектора.

23.3 В отношении кадрового планирования Комитет подчеркнул важность заблаговременного планирования с целью своевременного заполнения вакантных должностей для обеспечения оптимальной эффективности, принимая во внимание все соответствующие бюджетные и управленческие соображения.

23.4 Комитет принял к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/226, представленном Китаем.

23.5 В целях создания и поддержания на уровне требований многонационального, гибкого и мотивированного кадрового потенциала, учитывая при этом важную роль кадрового планирования и корпоративные цели, заключающиеся в том, чтобы обеспечить как можно более широкое географическое представительство, и принимая меры по обеспечению гендерного равенства, Исполнительный комитет предлагает Ассамблее одобрить предлагаемые в этом рабочем документе действия, связанные с:

- a) кадровым планированием, включая разработку стратегий и процедур замены кадров в увязке с политикой продвижения сотрудников по службе и повышения их квалификации;

- b) стратегиями управления кадровым потенциалом, цель которых заключается в определении, привлечении и удерживании сотрудников требуемой квалификации в нужное время, добиваясь при этом, чтобы эти стратегии были увязаны с другими организационными стратегиями и мерами, направленными на накопление, обмен и передачу коллективных знаний и опыта;
- c) улучшением политики и процедур набора кадров и обеспечением внутреннего контроля и подотчетности в целях выполнения широкого круга задач;
- d) активизацией деятельности по повышению информированности и осуществлению мероприятий, связанных с расширением возможностей продвижения на должности категории специалистов и выше кандидатов из непредставленных государств и государств, представленных ниже желательного уровня, а также кандидатов-женщин.

#### **Пункт 24 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО**

24.1 На своем 5-м заседании в рамках пункта повестки дня "*Повышение эффективности и действенности ИКАО*" Исполнительный комитет рассмотрел пять рабочих документов (A38-WP/6, 74, 227, 307, 362).

24.2 На рассмотрение был представлен документ A38-WP/6, в котором предлагалось во исполнение решения A-22 и резолюции A31-16 внести поправку в правило 63 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи Международной организации гражданской авиации* (Doc 7600) для включения китайского языка в число языков, на которых выпускаются документы. Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять решение, предлагаемое в A38-WP/6, а именно, утвердить поправку к правилу 63 *Постоянных правил процедуры*, приведенную в добавлении к упомянутому рабочему документу.

24.3 На рассмотрение был представлен документ A38-WP/74, содержащий доклад Совета и посвященный постоянно осуществляемой деятельности по повышению эффективности и действенности ИКАО в соответствии с поручением 37-й сессии Ассамблеи. В этом докладе представлены также действия и выявлены меры по дальнейшему совершенствованию в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг. Комитет с удовлетворением отметил прогресс, достигнутый Организацией в области повышения эффективности и действенности, и выразил свою поддержку использованию новых технологий. Ряд государств-членов выразили свою озабоченность по поводу эффективности Организации в связи с подготовительной работой для Ассамблеи, в частности в связи с проведением трех конференций высокого уровня в сравнительно короткий период перед 38-й сессией Ассамблеи. Поступила также просьба провести обзор методологии, используемой для подготовки предварительного текста резолюций Ассамблеи. Комитет согласился рекомендовать Ассамблее поручить Совету провести изучение способов совершенствования общей структуры подготовительной работы в период, предшествующий Ассамблее, а также принимать меры по дальнейшему повышению эффективности и действенности Организации.

24.4 В документе WP/307, представленном Российской Федерацией, отмечалось, что в ИКАО продолжается сокращение объемов лингвистического обслуживания в ущерб неанглоязычным странам, и содержалась рекомендация предложить Ассамблее предпринять ряд шагов, направленных на укрепление действующих резолюций Ассамблеи по данному вопросу.

24.5 В документе WP/362, представленном Францией и Буркина-Фасо, Египтом, Камеруном, Канадой, Ливией, Марокко, Объединенными Арабскими Эмиратами, Саудовской Аравией и Украиной, подчеркивалась важность многоязычия в ИКАО и предлагались методы для

использования внутри ИКАО с целью достижения и поддержания многоязычия в Организации при поисках способов повышения эффективности и контролирования расходов.

24.6 В документе WP/227, представленном 22 государствами – членами<sup>1</sup> Латиноамериканской комиссии гражданской авиации, подчеркивалась необходимость наличия документации по безопасности полетов и другим важным областям деятельности Организации на всех официальных языках. В этом документе Ассамблее предлагалось внести поправку в резолюции A37-15 и A37-25 и поддержать создание надлежащего фонда поддержки служб перевода документации.

24.7 Представители ряда государств-членов выступили в поддержку многоязычия в качестве одного из основополагающих принципов для достижения целей ИКАО. Некоторые государства-члены заявили, что многоязычие не должно подвергаться воздействию бюджетных ограничений. Другие говорили о необходимости изыскания дополнительного финансирования с целью обеспечить наличие документации, прежде всего связанной с вопросами безопасности полетов и авиационной безопасности. Одно государство-член отметило, что один рабочий документ представляется излишне прескриптивным и что ряд содержащихся в нем положений окажут негативное влияние на обязанности Совета и Генерального секретаря в области выработки политики и осуществления руководства. Принято к сведению, что одно государство-член представило предварительный вариант меморандума о взаимопонимании, посвященного сотрудничеству с Секретариатом в области лингвистического обслуживания.

24.8 Генеральный секретарь полностью поддержал принцип обеспечения многоязычия в качестве одной из основных задач ИКАО и напомнил Ассамблее, что Стандарты и Рекомендуемая практика всегда утверждались на шести официальных языках. Генеральный секретарь отметил, что, как докладывалось Совету, некоторые меры, представленные в упомянутых документах, уже реализованы, однако при этом нельзя забывать о бюджетных ограничениях. В то время как ИКАО не имеет возможности выделить дополнительные средства на лингвистическое обслуживание, государствам-членам рекомендуется поддержать эту деятельность путем добровольных взносов. Он подчеркнул, что лингвистическое обслуживание является неотъемлемой частью программных мероприятий в проекте бюджета на предстоящий трехлетний период 2014–2015–2016 гг.

24.9 Комитет согласился просить Ассамблею поручить Совету внимательно следить за внедрением политики и решений, принятых в целях повышения эффективности и действенности в вопросах лингвистического обслуживания.

24.10 Рассмотрев документы A38-WP/6, 74, 227, 307 и 362, Комитет рекомендует Ассамблее:

- a) утвердить поправку к правилу 63 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи* (Doc 7600), как предлагается в документе A38-WP/6;
- b) с удовлетворением отметить достигнутый прогресс и полученные результаты в области выполнения резолюций Ассамблеи A31-2 и A32-1, а также резолюции 37-й сессии Ассамблеи по повышению эффективности и действенности ИКАО;
- c) поручить Совету проанализировать способы совершенствования общей структуры подготовительной работы в период, предшествующий Ассамблее, и продолжать непрерывный процесс работы над повышением эффективности и действенности ИКАО;

---

<sup>1</sup> Аргентина, Аруба, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Мексика, Никарагуа, Панама, Парагвай, Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка.

- d) признавая, что многоязычие является одним из основополагающих принципов для достижения целей ИКАО, поручить Совету внимательно следить за внедрением политики и решений, принятых с целью повышения эффективности и действенности в вопросах лингвистического обслуживания.

**Пункт 25 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом**

*Обновление резолюции А22-4 Ассамблеи "Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе"*

25.1 В отношении документа А38-WP/24 Исполнительный комитет рассмотрел предложение об обновлении резолюции А22-4 Ассамблеи "Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе" с целью отразить нынешний состав Аэронавигационной комиссии, который насчитывает девятнадцать членов.

25.2 В свете обсуждений Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

**Резолюция 25/1 (перенумерована на А38-13)**

**Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что статья 56 Конвенции предусматривает, что Аэронавигационная комиссия состоит из 19 членов, назначенных Советом из числа лиц, выдвинутых Договаривающимися государствами, но в этой статье не проводится какого-либо различия в отношении национальности и не указывается, должны ли такие выдвижения производиться государствами – членами Совета или государствами, не являющимися членами Совета,

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

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

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

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



2. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, особенно те, которые не представлены в Совете, приложить дальнейшие усилия с целью выдвижения кандидатур в состав Комиссии;
3. *рекомендует* Совету не назначать более одной кандидатуры от любого Договаривающегося государства, а также учитывать в полной мере желательность того, чтобы все районы мира были представлены в Комиссии;
4. *рекомендует* Совету принять меры в целях обеспечения и поощрения возможно наиболее широкого участия всех Договаривающихся государств в работе Комиссии;
5. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А22-4.

*Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS)  
и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях*

25.3 В документе WP/48 Совет сообщил о результатах исследования проблем, относящихся к уведомлению о различиях и их публикации, а также результатах работы, проделанной ИКАО по решению этих проблем, и предложил проект резолюции о разработке и внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомлении о различиях.

25.4 Венесуэла (Боливарианская Республика) в документе WP/260 рекомендовала ИКАО разработать инструктивный материал и учебные мероприятия по выявлению различий, уведомлению о них и опубликованию существенных различий. Комитет поддержал рекомендации, сделанные Венесуэлой. Выступив в поддержку документа WP/260, делегация Того предложила организовывать региональные практикумы и семинары по выявлению различий и уведомлению о них. Это предложение будет рассмотрено Советом с учетом бюджетных последствий.

25.5 В отношении документа WP/48 Франция предложила внести изменения в проект резолюции в добавлении А к WP/48 путем добавления нового правила, в котором Совету предлагается обеспечить соответствие новых положений Приложений определениям терминов "Стандарт" и "Рекомендуемая практика". Франция подчеркнула, что было бы желательно, чтобы с использованием надлежащих средств происходил обмен соответствующими обоснованиями SARPS. Это позволило бы повысить актуальность SARPS и улучшить их понимание и внедрение государствами-членами.

25.6 Комитет с признательностью отметил работу, проделанную ИКАО и Специальной группой по представлению информации о различиях (FDTF) в отношении определения проблем, связанных с уведомлением о различиях. Комитет попросил Совет предпринять все необходимые действия для того, чтобы решить проблемы, на которые указывается в документе WP/48, и осуществить проект резолюции Ассамблеи, а также доложить на следующей сессии Ассамблеи о достигнутом в этом отношении прогрессе.

25.7 Италия от имени Европейского союза и его государств-членов попросила предоставить инструктивный материал по уведомлению о различиях и их опубликовании в течение двенадцати месяцев. Секретариат отметил, что это будет сложно сделать за такой период времени ввиду ограниченных ресурсов, в связи с чем эта задача будет рассмотрена Советом с учетом бюджетных последствий. Секретариат заметил, что Организация будет приветствовать любую поддержку со стороны государств-членов в выполнении этой задачи.

25.8 В свете прошедшего обсуждения Комитет согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

**Резолюция 25/2** (перенумерована на А38-11)

**Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации каждое 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 статье 37 Конвенции содержится требование о том, чтобы Организация принимала и изменяла 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 соответствующие дополнительные положения,

*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 или которое считает необходимым принять отличающиеся от них правила и практику, обязано немедленно уведомить об этом ИКАО,

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

*признавая,* что эффективное выполнение SARPS и PANS способствует безопасному, надежному и устойчивому развитию международной гражданской авиации,

*признавая,* что своевременное обеспечение доступности информации о различиях всем заинтересованным сторонам имеет важное значение для безопасности, регулярности и эффективности международной гражданской авиации,

*отмечая,* что многие Договаривающиеся государства испытывают трудности с выполнением своих обязательств по статьям 37 и 38 Конвенции и отслеживанием часто вносимых поправок в Приложения,

*признавая,* что обновляемый инструктивный материал ИКАО по техническим вопросам оказывает ценную помощь Договаривающимся государствам в эффективном внедрении SARPS, PANS и региональных планов,

*признавая,* что для разработки и обновления всего технического инструктивного материала ИКАО к SARPS и PANS требуются значительные ресурсы,

*отмечая* увеличение числа различий, о которых уведомляется ИКАО,

*признавая*, что существует настоятельная необходимость в изыскании и использовании всех имеющихся средств для поощрения и поддержки Договаривающихся государств в деле преодоления трудностей с внедрением SARPS и PANS,

1. *призывает* Договаривающиеся государства вновь подтвердить свою приверженность соблюдению обязательств по статьям 37 и 38 Конвенции;

2. *постановляет*, что в SARPS и PANS по мере необходимости вносятся поправки, с тем чтобы отразить изменения в требованиях и методах и тем самым, помимо всего прочего, обеспечить надежную основу для осуществления глобального и регионального планирования и внедрения;

3. *соглашается с тем*, что 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;

4. *подтверждает*, что 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, регулярности и эффективности. Вспомогательные технические спецификации, разрабатываемые ИКАО, следует своевременно переводить на все рабочие языки ИКАО и по возможности, помещать в отдельные документы;

5. *порукает* Совету, при разработке SARPS, PANS и технического инструктивного материала ИКАО, использовать в максимально возможной степени и при условии адекватной проверки и апробирования результаты работы других признанных организаций-разработчиков стандартов. Документация ИКАО должна содержать ссылки на материал, подготовленный такими другими организациями-разработчиками стандартов, если он рассматривается Советом как адекватный с точки зрения соответствия требованиям ИКАО;

6. *постановляет*, что в пределах соответствия требованиям безопасности, регулярности и эффективности, SARPS, регламентирующие предоставление средств и обслуживания, отражают правильное соотношение между эксплуатационными требованиями к таким средствам и обслуживанию и экономическими последствиями их предоставления;

7. *порукает* Совету, прежде чем он примет решение по предложениям относительно изменения SARPS и PANS, проводить 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 Договаривающимися государствами. Однако такой материал предоставляется Договаривающимся государствам по запросу;

8. *постановляет*, что даты начала применения поправок к SARPS и PANS устанавливаются с таким расчетом, чтобы у Договаривающихся государств оставалось достаточно времени для их внедрения;

9. *соглашается с тем*, что Приложения или документы PANS не должны изменяться чаще, чем один раз в календарный год;

10. *напоминает* Договаривающимся государствам о требовании Приложения 15 публиковать в своих сборниках аэронавигационной информации (AIP) любые существенные различия с SARPS и PANS и включать на английском языке те части, которые изложены открытым текстом;

11. *рекомендует* Договаривающимся государствам использовать электронную систему представления информации о различиях (EFOD) для уведомления ИКАО о своих различиях;

12. *порукает* Генеральному секретарю продолжать совершенствовать систему EFOD и оказывать содействие Договаривающимся государствам в переходе от документооборота в бумажной форме к использованию системы EFOD;

13. *порукает* Совету контролировать и анализировать различия между правилами и практикой Договаривающихся государств и положениями SARPS и PANS в целях содействия устранению тех различий, которые имеют важное значение для безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации, и предпринятия надлежащих действий;

14. *порукает* Совету изучить возможность сделать информацию о различиях более легкодоступной для всех заинтересованных сторон и оценить надлежащий механизм и форму предоставления этой информации;

15. *постановляет*, что Договаривающиеся государства поощряются и поддерживаются всеми имеющимися средствами в деле применения SARPS и PANS и в возможно короткие сроки обеспечиваются дополнительными рекомендациями в отношении уведомления о различиях и их публикации;

16. *призывает* все Договаривающиеся государства, имеющие возможность сделать это, осуществлять с запрашивающими государствами техническое сотрудничество в форме предоставления финансовых и технических ресурсов с целью обеспечить государствам условия для выполнения ими своих обязательств по статьям 37 и 38 Конвенции;

17. *порукает* ИКАО установить приоритеты для постоянного обновления содержания существующего технического инструктивного материала ИКАО и разработки дополнительного инструктивного материала, потребность в котором диктуется техническим прогрессом, что обеспечит Договаривающимся государствам оптимальную пользу в их деятельности по планированию и внедрению SARPS и PANS;

18. *постановляет*, что правила, связанные с вышеизложенными положениями, в настоящей резолюции служат рекомендациями по упрощению и обеспечению внедрения настоящей резолюции;

19. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет добавления А, D и E резолюции А37-15.

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

1. Совету следует обеспечить, чтобы положения SARPS и PANS находились в полном соответствии друг с другом. Кроме того, Совету следует стремиться к совершенствованию процесса обработки, формы представления и повышения степени полезности документов ИКАО, содержащих SARPS, PANS и другие связанные с ними положения, особенно в отношении сложных систем и видов их применения. В этих целях Совету следует способствовать разработке и поддержанию актуальности широких общесистемных, функциональных и эксплуатационных

требований. Совету следует и впредь изыскивать наиболее оптимальные средства разработки, перевода, обработки и распространения технических требований.

2. Договаривающимся государствам следует представлять полные и подробные замечания по предложениям об изменении SARPS и PANS или, по крайней мере, выражать свое согласие или несогласие по их существу. На эти цели им следует предоставлять не менее 3 месяцев. Кроме того, Договаривающиеся государства должны уведомляться по крайней мере за 30 дней о предполагаемом утверждении или принятии подробного материала, по которому с ними не проводились консультации.

3. Договаривающимся государствам следует предоставлять полных 3 месяца для уведомления о несогласии с принятыми поправками к SARPS; при установлении срока представления уведомления о несогласии Совету следует учитывать время, требующееся для пересылки принятых поправок и получения уведомлений от государств.

4. Совету следует обеспечивать, чтобы, по мере возможности, промежуток между следующими одна за другой общими датами начала применения поправок к Приложениям и PANS составлял по крайней мере 6 месяцев.

5. Совету перед принятием и утверждением поправок к SARPS и PANS следует учесть возможность внедрения SARPS и PANS к предполагаемым срокам начала их применения.

6. Совету следует, принимая во внимание определения терминов "Стандарт" и "Рекомендуемая практика", обеспечить, чтобы новые положения Приложений, единообразное применение которых признано необходимым, принимались в качестве Стандартов, а новые положения, единообразное применение которых признано желательным, принимались в качестве "Рекомендуемой практики".

7. Совету следует настоятельно рекомендовать 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.

8. Получаемые различия с SARPS следует незамедлительно предоставлять Договаривающимся государствам.

9. При поощрении и поддержке Договаривающихся государств в деле внедрения SARPS и PANS Совету следует использовать все имеющиеся средства ИКАО и укреплять партнерские отношения с организациями, которые предоставляют ресурсы и помощь для развития международной гражданской авиации.

10. Договаривающимся государствам следует предусмотреть внутренние процессы и процедуры, применяемые ими для реализации положений SARPS и PANS.

11. ИКАО следует обновлять и разрабатывать технический инструктивный материал в соответствии с установленными приоритетами по всем техническим областям.

*Политика по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*

25.9 Комитет рассмотрел представленный Советом документ А38-WP/22, содержащий доклад о ходе работы, проделанной ИКАО в соответствии с резолюцией А32-7 Ассамблеи "*Согласование правил и программ, касающихся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*", и о недавней публикации (Дос 9998) в мае 2013 года *Основных принципов ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*. Усилия Совета по разработке Дос 9998 были высоко оценены Комитетом, который одобрил основные принципы и согласился с тем, что резолюция, предложенная в документе А38-WP/22, заменит резолюцию А32-7.

25.10 Комитет обсудил документ А38-WP/301, представленный Испанией. В документе, в котором выражалась поддержка резолюции Ассамблеи, представленной в документе WP/22, Ассамблее предлагалось признать работу специальной группы и Совета и с признательностью одобрить *Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Дос 9998), а Совету предлагалось рассмотреть введение необходимого положения в соответствующее Приложение к Конвенции, обеспечивая условия, при которых независимость и эффективность расследований не будет затронута. В этой связи в документе предлагалось включить в Приложение 9 Рекомендуемую практику, касающуюся введения государствами законодательства, правила и/или политики об оказании поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

25.11 Несколько государств поддержали предложение разработать для включения в Приложение 9 Рекомендуемую практику, касающуюся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Комитет согласился предложить Совету рассмотреть вопрос о включении положения, касающегося оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, не в Приложение 13, а в другое Приложение, чтобы обеспечить независимость и эффективность расследования авиационных происшествий. Комитет принял это предложение.

25.12 Одно государство упомянуло, что, учитывая новую стратегическую цель "Авиационная безопасность и упрощение формальностей" и принимая во внимание общий характер целей по упрощению формальностей и по защите интересов пользователей воздушного транспорта, возможно, будет уместно просить Совет включить в программу работы по упрощению формальностей все связанные с этим аспектом виды деятельности и рассмотреть вопрос о соответствующем изменении структуры Приложения 9, если это необходимо.

25.13 Комитет также согласился представить для принятия пленарным заседанием следующую резолюцию:

**Резолюция 25/3** (перенумерована на А38-1)

**Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям**

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание, что действия государства, в котором имело место происшествие, должны быть направлены на удовлетворение насущных потребностей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном,*

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

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

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

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

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

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

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

*отмечая*, что члены семей лиц, пострадавших в авиационном происшествии с гражданским воздушным судном, независимо от того, где произошло происшествие, или национальной принадлежности пострадавших, испытывают схожие общечеловеческие нужды и эмоциональные потребности,

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

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

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

1. *призывает* Договаривающиеся государства вновь подтвердить свою приверженность принципу оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей;
2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства вводить в действие законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей с учетом основных принципов ИКАО, изложенных в Doc 9998;
3. *рекомендует* государствам, в которых действуют законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, пересматривать эти документы, по мере необходимости, в соответствии с основными принципами ИКАО, изложенными в Doc 9998;
4. *настоятельно призывает* Совет внимательно изучить вопрос разработки Стандартов и Рекомендуемой практики, касающихся принятия государствами законодательства, правил и/или принципов оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям; и
5. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию A32-7.

*Политика в отношении одобрения деятельности третьих сторон и меморандумов о взаимопонимании (МОВ)*

25.14 Колумбия представила документ A38-WP/338, предлагающий Ассамблее поручить Совету разработать политику ИКАО по сотрудничеству с третьими сторонами (например, с другими международными и региональными организациями, отраслью и научным сообществом), в частности для того, чтобы рассмотреть различные вопросы, например, основы и стандарты такого сотрудничества; одобрение со стороны ИКАО сторонних структур или видов деятельности; и использование эмблемы ИКАО сторонними структурами или при осуществлении какой-либо сторонней деятельности. Ассамблее также предложено призвать Совет разработать и опубликовать список имеющихся меморандумов о взаимопонимании (МОВ), которые были подписаны между ИКАО и внешними сторонами. Признавая важную роль, которую играют сторонние партнеры в поддержке стратегических целей ИКАО, делегация Колумбии особо подчеркнула то, что эти меры необходимы для обеспечения, помимо прочего, транспарентности, добросовестной конкуренции и равных возможностей.

25.15 Многие другие делегации выступили в поддержку документа A38-WP/338 и необходимости обеспечения прозрачных и четких рамок сотрудничества ИКАО с другими международными организациями и отраслью, а одно государство предложило использовать в качестве основы для работы Совета в этом направлении имеющиеся рамки сотрудничества Организации Объединенных Наций с деловым сектором.

25.16 Комитет поддержал действия, предложенные Ассамблее, а именно:

- a) просить Совет предоставить рекомендации и принять политику для взаимодействия ИКАО с третьими сторонами в форме одобрения деятельности и меморандумов о взаимопонимании;
- b) просить Совет опубликовать список действующих МОВ и программ поддержки в интересах обеспечения транспарентности.



*Согласование стратегических целей ИКАО с государствами-членами и система отчетности о проделанной работе*

25.17 27 сентября 2013 года Объединенные Арабские Эмираты представили Исполнительному комитету документ А38-WP/335 под названием "Согласование стратегических целей ИКАО с государствами-членами и система отчетности о проделанной работе".

25.18 Данный рабочий документ содержит предложение о внедрении в ИКАО комплексной системы управления эффективностью деятельности, что позволило бы охватить все стратегические цели ИКАО и увязать их с оперативными планами на уровне государств-членов, тем самым обеспечивая стратегическую согласованность работы ИКАО с государствами-членами и региональными организациями.

25.19 Ассамблее было предложено поручить Совету разработать систему, поддерживающую внедрение стратегических целей ИКАО в бизнес-планы государств-членов и транспарентную систему отчетности для поощрения культуры приверженности и подотчетности.

25.20 Колумбия, Египет, Сомали и Йемен высказались в поддержку вышеупомянутого рабочего документа (WP/335) и рекомендовали одобрить его.

25.21 Председатель Исполнительного комитета заявил, что документ WP/335 одобрен.



**ЧАСТЬ II**  
**ПРОТОКОЛЫ**  
**ИСПОЛНИТЕЛЬНОГО КОМИТЕТА**



**Протокол первого заседания**  
(среда, 25 сентября 2013 года, 09:00)

**ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ**

**Закрытое заседание**

1. Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам
  - Финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам
2. Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам
  - Утверждение устного доклада пленарному заседанию

**КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**

1. Открывая заседание, председатель Исполнительного комитета заявил, что данный пункт повестки дня будет рассматриваться в рамках закрытого заседания, участие в котором ограничено делегациями государств – членов ИКАО.

**Пункт 10 повестки дня. Задолженность по взносам**

***Финансовые аспекты вопроса  
задолженности по взносам***

2. Генеральный секретарь представил документ WP/43 Revision No. 1 (с добавлением № 1), в котором рассматривались финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам. Данный документ также содержал информацию, касающуюся: состояния задолженности по взносам и государств-членов, право голоса которых считается приостановленным; последствий задержек с поступлением взносов; принимаемых мер в отношении задолженности по взносам и системы стимулирования погашения долгосрочной задолженности. В добавлении № 1 было представлено обновленное добавление С к данному документу, в котором была приведена задолженность по взносам государств-членов, право голоса которых считалось приостановленным по состоянию на 20 сентября 2013 года.

3. Ссылаясь на п. 2.3 документа о последствиях неуплаты или задержек с уплатой взносов на поток наличности Организации, Генеральный секретарь отметил, что по состоянию на 18 сентября 2013 года общая сумма неуплаченных взносов составила 9,7 кан. долл. Эта сумма почти в полтора раза превышает уровень Фонда оборотных средств (ФОС), который в настоящее время составляет 6,0 млн долл. США. С точки зрения непогашенных обязательств это составляет 11 % от начисленных взносов в бюджет Организации за 2013 год. Генеральный секретарь напомнил, что Совет, принимая к сведению тот факт, что проблемы с наличностью, вытекающие из задержек с поступлением взносов,

будут оказывать серьезное негативное воздействие на способность ИКАО выполнять свою программу работы, согласился повысить уровень ФОС до 8,0 млн долл. США. Этот вопрос изложен в отдельном документе (WP/42).

4. В отношении пункта 3 в части принятых ИКАО мер по стимулированию государств-членов своевременно выплачивать свои ежегодные начисленные взносы Генеральный секретарь с чувством удовлетворения сообщил, что в результате огромных усилий Секретариата, направленных на уменьшение задолженности по взносам, их общая сумма понизилась до наименьшего уровня за многие годы. На рис. 2 в п. 2.1.3 показано уменьшение задолженности по причитающимся взносам с 10,7 млн кан. долл. в 2006 году до 9,7 млн кан. долл. по состоянию на 18 сентября 2013 года даже при том, что начисленные государствам суммы взносов возросли за тот же период с 68,3 млн кан. долл. до 88,7 млн кан. долл.

5. Упомянув обновленное добавление С в добавлении № 1, Генеральный секретарь сообщил, что по состоянию на 20 сентября 2013 года право голоса 11 государств-членов все еще было приостановлено согласно статье 62 *Конвенции о международной гражданской авиации* по сравнению с 14 государствами на время проведения последней Ассамблеи в 2010 году. Любые изменения, которые могут произойти в части права участия в голосовании в ходе 38-й сессии Ассамблеи, будут доведены до сведения в дополнительном добавлении к WP/43 Revision 1.

6. Генеральный секретарь далее обратил внимание на добавление D к документу, в котором содержался проект резолюции A10/1 (Выполнение государствами-членами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения), которая обновляет резолюцию A37-32 Ассамблеи. В нем предлагается два изменения: поправка к пункту 6 постановляющей части, в котором исключается формулировка о приостановлении права голоса в Совете; и включение нового пункта 7 постановляющей части, согласно которому право голоса в Совете приостанавливается в отношении тех государств-членов, у которых имеется задолженность по начисленным годовым взносам или их части более чем за 18 месяцев.

7. В ходе последующей дискуссии делегат Сингапура поддержал проект резолюции A10/1, которая была внимательно рассмотрена Советом. Он с удовлетворением отметил, что, исходя из обновленного добавления С, положение дел с уровнем общей суммы задолженности государств группы А (государства, заключившие договоренности с Советом о ликвидации своей задолженности в течение нескольких лет, но не выполняющие условия договоренностей) и государств группы В (государства, имеющие задолженность по взносам в течение полных трех или более лет, не заключившие договоренностей с Советом о ликвидации своей задолженности), улучшилось с 2006 по 2012 год, и рекомендовал государствам, которые еще не заключили договоренностей с Советом о ликвидации своей задолженности по взносам, сделать это. Делегат Сингапура также настоятельно рекомендовал Совету при заключении таких договоренностей принимать во внимание валовой внутренний продукт (ВВП), объем международных воздушных перевозок и обстоятельства государств, с тем чтобы условия таких договоренностей были минимальными и соответствовали финансовым возможностям государств.

8. В связи с отсутствием дальнейших замечаний Комитет согласился предложить Ассамблее: принять к сведению информацию о достигнутом прогрессе в области погашения долгосрочной задолженности по взносам; и принять проект резолюции A10/1, приведенный в добавлении D к WP/43 Revision No. 1.

9. Председатель поблагодарил все государства-члены, которые вовремя уплатили свои взносы, а также те государства-члены, которые прилагают все усилия к ликвидации задолженности путем заключения договоренностей с ИКАО о погашении своей задолженности. Он настоятельно рекомендовал государствам-членам, которые еще не погасили свою задолженность или не заключили такие договоренности об ее ликвидации, сделать это как можно скорее.

***Утверждение устного доклада  
по пункту 10 повестки дня***

10. Комитет утвердил предложенный председателем устный доклад пленарному заседанию по пункту 10 повестки дня.

11. Заседание было закрыто в 09:20, с тем чтобы Комитет продолжил обсуждение этого и других пунктов повестки дня в рамках пленарного заседания.





**Протокол второго заседания**  
(среда, 25 сентября 2013 года, 14:00)

**ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ**

1. Пункт 12 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи
  - Документ, представленный Индонезией
  - Документ, представленный Японией
  - Информационный документ, представленный Межгосударственным авиационным комитетом (МАК)
2. Пункт 18 повестки дня. Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации
  - Документ, представленный 22 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)
  - Информационный документ, представленный Индонезией
3. Пункт 19 повестки дня. Срок пребывания в должности Генерального секретаря
4. Пункт 20 повестки дня. Предложение проводить сессии Ассамблеи каждые два года
5. Пункт 21 повестки дня. Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции с целью увеличения состава Совета до 39 членов

**КРАТОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**

**Пункт 12 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи**

***Политика в области технической помощи и технического сотрудничества и деятельность в области технического сотрудничества в период 2010–2012 гг.***

12. Директор Управления технического сотрудничества (D/TCB) представил документ WP/19 [Revised (только на испанском языке)], в котором: содержалась обновленная информация о политике и стратегии ИКАО в области технической помощи и технического сотрудничества, включая разделение обязанностей в рамках Секретариата по выполнению этих видов деятельности, а также соответствующие принципы и приоритеты финансирования проектов; были представлены результаты анализа финансовых и неподдающихся количественному измерению результатов оперативной деятельности за период 2010–2012 гг., включая сравнение с предыдущим трехлетним периодом; а также приведены результаты деятельности Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (AOSC) за 2010–2012 гг., дополненные информацией о распределении расходов в отчетный период между Фондом AOSC и регулярным бюджетом.

13. D/ТСВ подчеркнул, что в интересах рационализации и расширения программ ИКАО по технической поддержке, Совет принял новые определения терминов "техническая помощь" и "техническое сотрудничество" в контексте Организации. С одной стороны, ИКАО будет оказывать техническую помощь, финансируемую из регулярного бюджета и/или добровольных фондов, которые будут выделены в соответствии с принципами финансирования и критериями приоритизации, определяемыми Советом, главным образом для устранения недостатков, выявленных в первую очередь в ходе проверок ИКАО. С другой стороны, согласно концепции технического сотрудничества, Организация через ТСВ будет по-прежнему оказывать поддержку государствам и их организациям в разработке и реализации проектов, которые финансируются правительствами или донорами на основе возмещения расходов. В результате этой новой политики Генеральный секретарь распределит обязанности в отношении технической помощи в Секретариате и разработает механизмы, которые обеспечат наиболее эффективное использование имеющихся в ИКАО ограниченных ресурсов. Секретариат уверен, что реализация этой новой концепции приведет к еще более эффективному и действенному выполнению программ ИКАО по технической поддержке.

14. D/ТСВ подчеркнул, что Программа технического сотрудничества является главным оперативным инструментом расширения деятельности ИКАО в области технического сотрудничества. Как следует из документа, результаты освоения данной Программы в нынешнем трехлетнем периоде вызывают постоянный интерес государств, доноров и частных организаций. ТСВ ИКАО выполнило в среднем 100 проектов в области гражданской авиации в год приблизительно в 150 государствах, а освоение программ составило в целом 337,9 млн долл. США. Средний объем освоения программы за последние десять лет составил 129,7 млн долл. США. С тем чтобы государства-члены могли в равной степени пользоваться экспертной помощью и опытом ИКАО в оказании им помощи в области устранения любых недостатков в секторе гражданской авиации, Организация предпринимает шаги для дальнейшей активизации своей информационно-просветительной программы и налаживанию новых партнерских отношений. Учитывая самофинансируемую структуру ТСВ, Генеральный секретарь в период 2010–2012 гг. принял ряд экономических мер, направленных на максимально возможное снижение расходов. Эти меры вместе с повышением темпов реализации программы способствовали восстановлению финансового положения Фонда AOSC до жизнеспособного уровня.

15. D/ТСВ также коснулся разработки в ходе отчетного периода управленческого плана для Программы технического сотрудничества, который устанавливал цели и стратегии на предстоящие три года. Он подчеркнул, что целью ИКАО по-прежнему является постоянное стремление повысить эффективность и качество услуг ТСВ в наилучших интересах ее государств-членов. По этой причине первоочередное внимание было уделено реализации в ТСВ ИСО 9001:2008 как системы управления качеством. В 2013 году все Управление получило сертификацию ИСО, за исключением Секции кадров на местах, которая, как ожидается, будет сертифицирована в 2014 году.

16. D/ТСВ подчеркнул, что с финансовой точки зрения результаты деятельности за 2012 год и за первые шесть месяцев 2013 года свидетельствуют о положительной перспективе на предстоящий трехлетний период. В эксплуатационной области можно с уверенностью предположить, что с учетом бурного развития техники в области гражданской авиации Программа технического сотрудничества ИКАО будет по-прежнему играть важную роль в оказании поддержки государствам. Ассамблее предлагается предпринять действия, рекомендуемые Советом в краткой справке документа WP/19.

17. Затем делегат Индонезии представил документ WP/171 [с исправлением № 1 (только на русском языке)], в котором была изложена точка зрения его государства о политике ИКАО и финансировании деятельности в области технической помощи и технического сотрудничества в свете новых определений упомянутых двух терминов, принятых Советом. Он подчеркнул, что Индонезия поддерживает Программу технического сотрудничества ИКАО, которая является постоянным

приоритетным видом деятельности Организации, дополняющим функции Регулярной программы по оказанию поддержки государствам в эффективном внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и в развитии своей инфраструктуры администрации гражданской авиации и людских ресурсов, а также важным инструментом оказания помощи государствам в устранении недостатков и наращивании потенциала в области гражданской авиации. В ходе подробного описания участия его государства в многочисленных проектах по техническому сотрудничеству и в трех программах совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) делегат Индонезии отметил подписание 23 сентября 2013 года Генеральным секретарем ИКАО и генеральным директором гражданской авиации Индонезии крупномасштабного проекта в области окружающей среды "*Помощь в разработке и реализации в гражданской авиации мер в области окружающей среды*". Он отметил положительный опыт участия Индонезии в проектах и программах сотрудничества ТСВ, а также то, что такое участие в Программе технического сотрудничества будет продолжено.

18. По мнению Индонезии, поскольку деятельность в области технической помощи финансируется из регулярного бюджета и/или добровольных фондов, средства на такую деятельность будут более ограничены по сравнению с проектами по техническому сотрудничеству. Таким образом деятельность в области технической помощи будет краткосрочной или весьма ограниченной по своим масштабам. Ввиду характера финансирования, такая деятельность должна отвечать не только интересам конкретного государства, получающего такую помощь, но также вызывать значительный интерес в глобальном масштабе у международного сообщества гражданской авиации в деле оказания помощи, например решение вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), и вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC). С тем чтобы обеспечить непрерывное финансирование такой деятельности в области технической помощи, ИКАО следует приложить новые усилия для получения добровольных взносов. Поэтому Ассамблее предлагается поручить Генеральному секретарю возобновить и активизировать усилия по привлечению финансирования от Всемирного банка и/или региональных банков развития для деятельности в области технической помощи, в частности, для решения вопросов SSC и SSeC.

19. Представляя документ WP/334, делегат Японии отметил обширный опыт своего государства в международном сотрудничестве в области безопасности полетов, авиационной безопасности и других аэронавигационных областях, включая развитие аэропортов, в частности, экологически чистых аэропортов. Он также подробно остановился на достижениях Японии в планировании, проектировании, строительстве, эксплуатации, техническом обслуживании и управлении деятельностью аэропортов, включая экологически чистые аэропорты. Разъясняя ключевые особенности экологически чистых аэропортов и получаемые от них преимущества, делегат Японии напомнил, что его государство на протяжении ряда лет проводило несколько практикумов и семинаров по экологически чистым аэропортам для государств-членов Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (ASEAN). Отметив, что Управление гражданской авиации Японии (JCAB) проводит в настоящее время обзор достигнутого прогресса в выполнении *Рекомендаций по экологически чистым аэропортам ASEAN-Япония 2008 года*, он призвал государства – члены ASEAN проявить дух сотрудничества и заполнить направленный им соответствующий вопросник. В заключение делегат Японии предложил Ассамблее принять к сведению готовность его государства оказать помощь государствам – членам ASEAN и другим странам в вышеупомянутых областях деятельности.

20. Было принято к сведению, что Межгосударственный авиационный комитет (МАК) представил информационный документ WP/134, в котором был изложен новый подход к подготовке авиационных специалистов в рамках проекта совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) между ИКАО и Содружеством независимых государств (СНГ) (проект RER/01/901).

21. Подчеркнув, что политика ИКАО в области технической помощи и технического сотрудничества, которая являлась главной темой документа WP/19, играет важнейшую роль для безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации в ее государствах-членах, делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) поздравила Совет и Секретариат с формированием такой концепции. Она отметила, что разработка надлежащих ключевых показателей эффективности деятельности (КПЭ) имеет важнейшее значение для оценки эффективности программ технического сотрудничества в деле достижения ожидаемых целей проектов, в частности, в отношении устранения связанных с безопасностью полетов и авиационной безопасностью недостатков, выявленных в ходе проверок ИКАО. Напомнив, что 37-я сессия Ассамблеи полностью поддержала использование итоговых ex-post оценок проектов государств в области гражданской авиации, утвержденных на предыдущей Ассамблее, делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) подтвердила, что такие оценки представляют собой единственный способ определить общее воздействие Программы технического сотрудничества на реализацию стратегических целей ИКАО. Она, тем не менее, выразила обеспокоенность относительно того, что новая политика и механизм финансирования технической помощи приводят к тому, что функции ИКАО в области нормативной деятельности, проверок и оказания помощи осуществляются одним и тем же административным учреждением, что может вызвать конфликт интересов. Поэтому делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) предложила рассмотреть вопрос о том, чтобы возложить всю ответственность за Программу технической помощи на ТСВ.

22. Д/ТСВ согласился с замечаниями, касающимися КПЭ и итоговых ex-post оценок. Он подтвердил, что во исполнение резолюции A36-17 Ассамблеи (*Сводное заявление о политике ИКАО в области технического сотрудничества*), в рамочные соглашения, подписываемые ИКАО с правительствами, включено положение о целесообразности проведения независимых итоговых ex-post оценок как составной части планирования и реализации проектов, а КПЭ определяются на уровнях проектов и программы и представляются Совету в рамках связанного с управленческим планом процесса.

23. Подчеркнув, что авиационная безопасность является даже более деликатным и сложным вопросом, чем безопасность полетов, делегат Бангладеш заявил, что ИКАО следует уделять большее внимание предоставлению технической помощи государствам, которые испытывают нехватку ресурсов, но которым необходим комплексный подход к оценке их ситуации в области авиационной безопасности. В то время как гражданская авиация развивается во всем мире, именно в регионе Азии/Тихого океана будет наблюдаться наибольший рост объема как пассажирских, так и грузовых перевозок. Таким образом, хотя ИКАО и оказывает технически полезную помощь государствам, она должна принимать во внимание потенциальные уязвимые стороны, которые могут негативно воздействовать на стимулирование развития региона. В этом контексте наивысший приоритет следует придавать финансированию связанных с авиационной безопасностью проектов технической помощи в государствах, в особенности в Договаривающихся государствах, в которых с одной стороны по оценкам существует высокий риск, а с другой стороны, не имеется достаточных ресурсов для устранения недостатков.

24. Наблюдатель от Всемирного банка отметил, что его учреждение принимает к сведению и приветствует представленный Индонезией документ WP/171 как призыв к увеличению объемов финансирования со стороны всемирных и региональных банков развития для обеспечения устойчивого, безопасного и надежного развития воздушного транспорта в странах с растущей экономикой и развивающихся странах. Однако в этом документе содержатся три вызывающих удивление момента: первый – это заявление в п. 2.9 о том, что Всемирный банк "только в последние несколько лет начал финансировать проекты в области гражданской авиации (в настоящее время в Тихоокеанском регионе)". Он хотел бы напомнить государствам-членам ИКАО, что первым авиационным проектом Всемирного банка был предоставленный Нидерландам заем в 7 млн долл. США

для финансирования приобретения воздушных судов Douglas DC-4 для их национального перевозчика КЛМ. Это произошло 61 год тому назад в декабре 1952 года. С тех пор за 61 год Всемирный банк профинансировал многочисленные связанные с транспортом проекты, которые включали финансирование воздушных судов, аэропортов, диспетчерских пунктов управления воздушным движением и общих инфраструктур безопасности полетов и авиационной безопасности. Кроме того, Всемирный банк поддерживает страны-клиенты путем предоставления отраслевых руководящих рекомендаций, наращивания технического потенциала и консультативных услуг в части концессионной приватизации авиатранспортной инфраструктуры в рамках национальных перевозчиков. Он предпринимает это при координации и сотрудничестве с различными донорами, такими как государственные или международные организации, например: ИКАО, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет аэропортов (МСА), Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Федеральное авиационное управление Соединенных Штатов Америки (ФАУ) и Генеральный директорат гражданской авиации Франции (DGAC). Наблюдатель от Всемирного банка отметил, что в настоящее время их активный портфель авиатранспортных проектов включает более 30 крупных проектов в государственном секторе и приблизительно такое же число проектов с частными организациями в развивающихся странах. Общая сумма портфеля превышает 1,2 млрд долл. США – относительно небольшая сумма с учетом общего портфеля Всемирного банка во всех секторах, составляющего 220 млрд долл. США.

25. Вторым содержащимся в WP/171 вызывающим удивление моментом является призыв к Всемирному банку и другим региональным банкам развития финансировать деятельность в области технической помощи ИКАО, касающуюся безопасности полетов и авиационной безопасности. Важно напомнить, что Всемирный банк является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций (ООН) и не может напрямую финансировать деятельность ИКАО – ее дочерней организации, занимающейся вопросами воздушного транспорта. Всемирный банк, как и другие банки развития, должен рассматривать, обсуждать и реализовывать любой проект по развитию непосредственно с его партнерами и держателями акций. Это часто приводит к необходимости финансировать услуги специализированных третьих сторон, которые, например, предоставляют производственно-оперативные или консультативные услуги в области безопасности полетов. Однако для получения таких услуг необходимо следовать согласованным правилам, которые обычно требуют проведения конкурсных торгов, то, чем ТСВ ИКАО в прошлом не занималось. Тем не менее Всемирный банк тесно сотрудничает с ИКАО по всем ее авиатранспортным проектам. Такое сотрудничество состоит в регулярном обмене информацией о проектах, совместном обсуждении и подготовке проектов, а также в тесном сотрудничестве во многих других областях, таких как окружающая среда. Что касается поддержки этих видов деятельности, то Всемирный банк регулярно покрывает расходы на совместные командировки, а также на отраслевые исследования. Что касается финансирования выполнения проектов ТСВ ИКАО, то оно смогло получить такие услуги только один раз за последние десять лет, когда Всемирный банк финансировал инфраструктуру управления воздушным движением (УВД) для Гаити стоимостью чуть ниже порога, определенного для единственного источника, составляющего 100 000 долл. США. Несмотря на это, Всемирный банк приветствует решение ТСВ начать конкурсные торги для крупных авиатранспортных проектов, также финансируемых Всемирным банком и другими партнерами по развитию.

26. Всемирный банк также удивлен, что обращенный к нему призыв действовать исходит от Индонезии. Индонезия является весьма важным партнером Всемирного банка в области развития и в настоящее время владеет активным портфелем развития в своих различных секторах на сумму 8 млрд долл. США. Только в транспортном секторе портфель Индонезии по развитию превышает 1 млрд долл. США. Однако за последние 20 лет Индонезия никогда не обращалась с просьбой к Всемирному банку финансировать авиационные проекты, за исключением небольшого проектного компонента в 5 млн долл. США на ремонтные работы в одном из ее аэропортов после трагического цунами 2004 года. Этот проект впоследствии был отменен и финансировался из других средств.

Наблюдатель от Всемирного банка подчеркнул, что цель его выступления заключается не в том, чтобы выделить Индонезию как одного из предпочтительных партнеров Всемирного банка в области развития, а скорее для того, чтобы призвать государства – члены ИКАО обсуждать и включать потребности в финансировании развития воздушного транспорта при подготовке своей соответствующей национальной стратегии развития с участием Всемирного банка и других доноров. Без такой просьбы Всемирный банк и другие партнеры по развитию не могут оказывать требуемую финансовую поддержку в каком-либо конкретном секторе.

27. В заключение, наблюдатель от Всемирного банка отметил, что его учреждение приветствует документ WP/171 как призыв к увеличению объемов финансирования устойчивого, безопасного и надежного развития воздушного транспорта в странах с растущей экономикой и развивающихся странах. Он вновь подтвердил, что Всемирный банк рекомендует своим странам-клиентам, все из которых являются государствами – членами ИКАО, включать свои потребности в финансировании развития авиатранспорта в свою национальную стратегию развития для обсуждения и согласования с Всемирным банком и другими донорами. Он еще раз подтвердил, что Всемирный банк будет по-прежнему тесно сотрудничать с ИКАО и другими соответствующими отраслевыми партнерами с целью оказать максимальную поддержку развитию в области воздушного транспорта. Всемирный банк с надеждой ожидает того дня, когда он сможет профинансировать крупный авиационный проект, выполняемый ТСВ ИКАО, после того как оно получит такой мандат на конкурсной основе путем представления наиболее технически эффективного предложения с наилучшими финансовыми условиями.

28. Был достигнут консенсус в отношении новой политики и стратегии технической помощи и технического сотрудничества, принятых Советом в интересах упорядочивания и укрепления программ технической помощи ИКАО. Исполнительный комитет признал, что ИКАО и другие партнеры по реализации проектов должны продолжить работу в рамках своих полномочий в тесном сотрудничестве и при координации действий в интересах гражданской авиации. В отношении перспектив предстоящего трехлетнего периода Комитет согласился с тем, что учитывая стремительное техническое развитие в области гражданской авиации, Программа технического сотрудничества ИКАО будет продолжать играть важную роль в оказании поддержки государствам. Соответственно, Комитет согласился с содержанием рабочего документа WP/19 [Revised (только на испанском языке)] и рекомендовал Ассамблее утвердить действия, предложенные Советом в краткой справке документа. Кроме того, он принял к сведению дополнительную информацию, предоставленную D/ТСВ в ходе его представления документа WP/19, а также информацию, содержащуюся в документах WP/171 [с исправлением № 1 (только на русском языке)], /334 и /134.

#### **Пункт 18 повестки дня. Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации**

29. Генеральный секретарь представил документ WP/9 по данному вопросу, в котором содержалась информация о достигнутом прогрессе в ходе трехлетнего периода 2011–2013 гг. в реализации *Политики в области регионального сотрудничества* ИКАО с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации посредством принятия проактивных мер и проведения совместных мероприятий. После принятия резолюции А37-21 Ассамблеи по этому вопросу ИКАО приняла ряд мер, направленных на более тесное сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации, как путем реализации существующих договоренностей, так и за счет принятия новых мер по сотрудничеству. Подробное описание более важных мероприятий, организованных и проведенных ИКАО совместно с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации, приведено в добавлении к упомянутому документу.

30. Предоставляя дополнительную информацию, Генеральный секретарь отметил, что двумя днями ранее, 23 сентября 2013 года, в Штаб-квартире ИКАО было проведено совещание высокого уровня по региональному сотрудничеству с участием некоторых региональных организаций и региональных органов гражданской авиации для обсуждения, помимо прочего, приоритетных задач, областей сотрудничества и разработки совместных программ работы на следующий трехлетний период. Он подчеркнул, что, хотя упомянутая *Политика в области регионального сотрудничества* абсолютно необходима, ее нелегко реализовать, поскольку у каждой из упомянутых региональных организаций и органов имеются свои приоритеты, определенные их государствами-членами. Эти организации различны по своим составам и необязательно обладают одинаковым уровнем ресурсов или намерений координировать свою деятельность с ИКАО. Необходимо работать с учетом этих ограничений и уважать политику региональных организаций и органов. Генеральный секретарь отметил, что, поскольку в регионе Азии/Тихого океана отсутствует региональная организация или региональный орган гражданской авиации, с которыми ИКАО могла бы сотрудничать, Организация проводит работу с индивидуальными государствами в этом регионе через свое региональное бюро в Бангкоке (Таиланд). Он подчеркнул, что, хотя обрисованная им картина не является оптимальной, это реалистичное представление того, что можно было достигнуть. Тем не менее существует общее желание со стороны региональных организаций и региональных органов гражданской авиации сотрудничать с ИКАО. Генеральный секретарь и его соответствующие партнеры в указанных организациях и органах привержены стремлению оптимизировать свою совместную деятельность в течение следующих трех лет, даже в случае серьезных бюджетных ограничений.

31. От имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) делегат Колумбии представил документ WP/286 Revision No. 1 (*Важность участия региональных организаций в программе работы в области воздушного транспорта в рамках ИКАО*), в котором отмечалась необходимость со стороны ИКАО поддержать региональные органы гражданской авиации [ЛАКГА, Африканскую комиссию гражданской авиации (АКГА), Арабскую комиссию гражданской авиации (АРКГА) и Европейскую конференцию гражданской авиации (ЕКГА)] в реализации стратегического плана экономического развития воздушного транспорта путем экономического регулирования и интеграции политики. В документе напоминалось о том, что на протяжении многих лет упомянутые региональные органы гражданской авиации взяли на себя выполнение многих задач, касающихся воздушного транспорта, и включили в свои стратегические планы, помимо прочего, вопросы, относящиеся к регулированию, экономике, доступу к рынку и защите потребителя. Поскольку ИКАО сосредоточила свои усилия на аэронавигации, безопасности полетов и авиационной безопасности, государства – члены ЛАКГА предлагают Ассамблее поручить Совету разработать с помощью Генерального секретаря и в координации с секретариатами упомянутых региональных органов гражданской авиации, процедуры для передачи им авиатранспортных функций и для активизации выполнения меморандумов о сотрудничестве, заключенных с этими органами, с учетом соответствующих обстоятельств и потребностей регионов.

32. Было принято к сведению, что Индонезия представила информационный документ WP/157, касающийся сотрудничества с региональными организациями.

33. В ходе последующей дискуссии делегат Австралии отметила, что ее государство признает и высоко ценит усилия ИКАО, направленные на укрепление сотрудничества между региональными бюро ИКАО и региональными органами гражданской авиации. Региону Азии/Тихого океана удалось наладить успешное сотрудничество по реализации ряда инициатив, в том числе с помощью существующих форумов, таких как ежегодная конференция генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) региона Азии/Тихого океана и Региональной группы по безопасности полетов (RASG-APAC), а также Азиатско-Тихоокеанской группы регионального планирования и осуществления проектов (APANPIRG). Однако имеется возможность активизации взаимодействия по всем аспектам авиации в данном регионе, и Австралия готова для этого рассмотреть возможные

механизмы. Как отмечается в указанном информационном документе WP/157, представленном Индонезией, и как было упомянуто Генеральным секретарем, в регионе Азии/Тихого океана еще не создан региональный орган, аналогичный органам, существующим во многих других регионах ИКАО. ИКАО приветствует усилия Индонезии поставить этот вопрос как в WP/157, так и перед государствами Азиатско-Тихоокеанского региона на 50-й Конференции ГДГА Азиатско-Тихоокеанского региона (Бангкок, Таиланд, 1–4 июля 2013 года). Австралия также готова дополнительно обсудить со своими региональными соседями вопрос о путях создания и функционирования такого органа с учетом характерных для Азиатско-Тихоокеанского региона значительных различий.

34. Поблагодарив за это выступление, Генеральный секретарь подтвердил, что в регионе Азии/Тихого океана государства предприняли ряд инициатив совместно с ИКАО, несмотря на отсутствие регионального органа гражданской авиации. В ожидании создания такого органа Генеральный секретарь обязуется активизировать реализацию инициатив ИКАО в государствах региона Азии/Тихого океана с помощью Австралии.

35. Сославшись на документ WP/286 Revision No. 1 (ЛАКГА), Генеральный секретарь подтвердил, что ИКАО не забывает о деятельности в области воздушного транспорта. В то время как акцент был сделан на определенные области деятельности, Совет утвердил (196/8) пятую стратегическую цель, касающуюся экономического развития воздушного транспорта. Таким образом Организация также сосредоточит свое внимание на воздушном транспорте. В этом деле она будет тесно сотрудничать с ЛАКГА, другими региональными органами гражданской авиации и региональными организациями в ближайшие дни, недели и месяцы.

36. Комитет принял к сведению содержащуюся в документе WP/9 информацию об общей реализации *Политики ИКАО в области регионального сотрудничества* и достигнутом прогрессе. Комитет также принял к сведению содержание документа WP/286 Revision No. 1 и информационного документа WP/157. Далее Комитет принял к сведению, что ИКАО по-прежнему будет активизировать и интенсифицировать свои усилия в деле содействия сотрудничеству с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации.

#### **Пункт 19 повестки дня. Продолжительность сроков пребывания в должности Генерального секретаря**

37. Представляя документ WP/5 по вышеупомянутому вопросу, исполняющий обязанности директора Управления по правовым вопросам и внешним сношениям (A/D/LEB) напомнил, что в соответствии со статьей 54 h) Чикагской конвенции Совет наделен полномочиями назначать Генерального секретаря. Статья 58 Конвенции предусматривает, что с учетом правил, установленных Ассамблеей, и положений Чикагской конвенции Совет определяет порядок назначения и освобождения от должности и, помимо прочего, условия службы Генерального секретаря. На своей 178-й сессии (178/6) Совет решил, что Генеральный секретарь назначается на установленный срок от трех до четырех лет, точная продолжительность которого каждый раз определяется Советом. Однако Совет согласился с тем, что трехлетний срок будет являться постоянной политикой, а четырехлетний срок будет применяться в исключительных обстоятельствах. Такое положение было включено в правило 12 *Правил процедуры Совета* (Doc 7559). Впоследствии 36-я сессия Ассамблеи приняла резолюцию A36-28 (*Ограничения сроков пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета*), которая частично касается сроков пребывания в должности Генерального секретаря. В ходе своей 193-й сессии (193/6) Совет решил, что продолжительность всех будущих назначений Генерального секретаря должна составлять три года и не должна варьироваться от трех до четырех лет или составлять четыре года в исключительных случаях. 20 июня 2012 года (196/5) Совет утвердил соответствующую поправку к правилу 12 своих Правил процедуры (Doc 7559). Поэтому



также необходимо обновить резолюцию А36-28 Ассамблеи. Проект пересмотренной резолюции приведен в добавлении к документу и представлен Ассамблее на рассмотрение и принятие.

38. Делегат Канады отметил, что его государство в духе поощрения большей прозрачности и равных возможностей поддерживает вполне определенную продолжительность сроков пребывания в должности Генерального секретаря. Тем самым Канада одобряет упомянутый проект резолюции, изменяющий и заменяющий резолюцию А36-28 Ассамблеи в части того, что все будущие назначения Генерального секретаря должны составлять три года и не должны варьироваться от трех до четырех лет или составлять четыре года в исключительных случаях.

39. В связи с отсутствием дальнейших замечаний Исполнительный комитет утвердил проект резолюции Ассамблеи, представленный в добавлении к WP/5, и согласился рекомендовать его пленарному заседанию для принятия и замены резолюции А36-28 Ассамблеи.

### **Пункт 20 повестки дня. Предложение проводить сессии Ассамблеи каждые два года**

40. В ходе своего представления документа WP/18 по данному вопросу исполняющий обязанности директора Управления по правовым вопросам и внешним сношениям (A/D/LEB) отметил, что в результате предложения Саудовской Аравии рассмотреть вопрос о проведении сессий Ассамблеи каждые два года и подготовке двухлетнего бюджета Организации (см. А37-WP/305), 37-я сессия Ассамблеи поручила Совету: изучить этот вопрос с учетом того, чтобы подготовка к проведению Ассамблеи каждые два года не привела к дополнительным накладным расходам для Организации; рассмотреть возможность сокращения количества сессий Совета с трех до двух в год проведения Ассамблеи; и представить доклад 38-й сессии Ассамблеи. В п. 2 документа упоминаются положения Чикагской конвенции, касающиеся данного предложения, а именно статья 48 а), которая предусматривает, что Ассамблея собирается не реже одного раза в три года. Напоминая, что Ассамблея в резолюции А16-13 постановила, что созыв очередных сессий Ассамблеи раз в три года следует считать нормальной практикой Организации, А/D/LEB подчеркнул, что таким образом предложение Саудовской Аравии о проведении очередных сессий Ассамблеи раз в два года не будет противоречить статье 48 а). Однако это потребует внесения изменения в резолюцию А16-13 Ассамблеи. Статья 50 а) Чикагской конвенции требует проводить выборы членов Совета через каждые три года. Следовательно, согласно предложению Саудовской Аравии, будет необходимо проводить чрезвычайные сессии в период между проводимыми раз в два года очередными сессиями, для того чтобы выполнить требование о выборах Совета раз в три года. А/D/LEB отметил, что в противном случае статья 50 а) должна быть изменена с тем, чтобы выборы в Совет совпадали с проводимой раз в два года Ассамблеей, например каждые два или четыре года. Он подчеркнул, что принятие предложения Саудовской Аравии, исходя из нынешних бюджетных смет, повлечет за собой прямые дополнительные затраты в сумме 757 500 кан. долл. каждые шесть лет.

41. Сославшись на п. 4 документа, в котором приводится информация о ранее имевшем место рассмотрении Советом этого вопроса, А/D/LEB напомнил, что в ходе 182-й сессии (182/3) Совет рассмотрел доклад Объединенной инспекционной группы (ОИГ) "Обзор систем управления и административной деятельности Международной организации гражданской авиации" (JIU/REP/2007/5), в котором Совету рекомендовалось созывать Ассамблею каждые два года и принимать двухлетний бюджет. В ходе 183-й сессии Совета (183/3) Финансовый комитет (FIC) рекомендовал не утверждать эти рекомендации. Совет с этим согласился. Эти вопросы были дополнительно и позднее рассмотрены Советом в ходе его 187-й сессии (187/3) и опять было принято решение по-прежнему проводить сессии Ассамблеи каждые три года. Совет рассмотрел последнее предложение Саудовской Аравии на своей 198-й сессии (198/9) и на своей 199-й сессии (199/1) и еще раз принял решение не рекомендовать проведение сессий Ассамблеи каждые два года, не принимать двухлетний бюджет и не сокращать число сессий Совета с трех до двух в год проведения сессии

Ассамблеи. Подробная информация о рассмотрении Советом этого вопроса приведена в п. 5 WP/18. Ассамблее предлагается рассмотреть предложение Саудовской Аравии вместе с замечаниями и рекомендациями по этому предложению.

42. Делегат Мали подчеркнул, что из-за проведения Ассамблеи каждые два года возникнет проблема, связанная с тем, что Исполнительный комитет только что согласился рекомендовать трехлетний срок для Генерального секретаря и продолжительность срока пребывания в должности Президента Совета также составляет три года. Заявив, что проведение Ассамблеи раз в три года будет сопряжено с меньшими расходами для участвующих государств-членов, он подчеркнул, что многим делегациям приходится покрывать большие расстояния, чтобы прибыть в Штаб-квартиру ИКАО, и, как правило, они многочисленны по составу. Поэтому делегат Мали поддержал сохранение статус-кво.

43. Напомнив, что Совет несколько раз тщательно проанализировал данное предложение, делегат Испании отметил, что существуют весомые аргументы в пользу проведения Ассамблеи по-прежнему раз в три года. Как было отмечено A/D/LEB, потребуется изменить статью 50 а) Чикагской конвенции, а также резолюцию A16-13 Ассамблеи. Кроме того, проведение Ассамблеи раз в два года приведет к дополнительным расходам как для государств-членов, так и для Организации. В частности, это повлечет за собой для ИКАО прямые дополнительные расходы в сумме 757 500 кан. долл. каждые шесть лет. Помимо этого, существует трехгодичный цикл для бюджета и выборов в Совет. Поэтому делегат Испании поддерживает позицию Совета относительно того, что следует по-прежнему проводить Ассамблеи раз в три года, с учетом того, что Организация располагает другими механизмами, позволяющими международному авиационному сообществу собираться каждый год или каждые два года для обсуждения конкретных вопросов, представляющих всеобщий интерес. В этой связи он упомянул созыв конференций высокого уровня, например в области авиационной безопасности или аэронавигации, а также проведение при необходимости чрезвычайных сессий Ассамблеи. Делегат Испании заявил, что подходящая программа конференций высокого уровня и проведение сессий Ассамблеи раз в три года являются правильным направлением дальнейшей деятельности. Он тем самым одобрил документ WP/18.

44. Отметив, что важнейшим аспектом Ассамблеи является участие государств – членов ИКАО, делегат Бангладеш подчеркнул, что проведение Ассамблей каждые три года, являющееся практикой за последние 58 лет, доказало свою эффективность. Он отметил, что цель Ассамблей заключается в том, чтобы высокопоставленные правительственные должностные лица принимали решения по авиационным вопросам, имеющим в плане перспективного видения и последствий глобальное значение. Исходя из такой точки зрения, делегат Бангладеш поддержал позицию Совета в отношении проведения Ассамблеи каждые три года.

45. Делегат Колумбии подчеркнул, что такие авиационные вопросы необходимо рассматривать в ИКАО. Согласившись с мнением делегата Мали, он подчеркнул необходимость принимать во внимание финансовые последствия для государств-членов, связанные с проведением Ассамблей каждые два года. Согласившись с делегатом Испании относительно важного значения, которое имеет сохранение одинакового трехгодичного цикла проведения Ассамблей, бюджета и выборов в Совет, делегат Колумбии также поддержал позицию Совета о периодичности сессий Ассамблеи и одобрил документ.

46. Делегат Аргентины отметил, что после первоначального предложения изменить периодичность проведения сессий с трех до двух лет, обстоятельства значительно не изменились, а проведенные в течение ряда лет оценки подтвердили в своих рекомендациях, что следует по-прежнему проводить Ассамблеи каждые три года. Он также отметил, что трехлетний цикл совпадает с требуемым трехлетним циклом других видов деятельности ИКАО. В этой связи делегат Аргентины подчеркнул, что такие мероприятия организуются на основе трехлетней программы работы ИКАО. Он

далее указал на то, что следует учитывать дополнительные расходы, связанные с проведением сессий Ассамблеи каждые два года. Подчеркнув, что все эти изменения будут иметь последствия, делегат Аргентины поддержал рекомендацию в WP/18 по-прежнему проводить сессии Ассамблеи каждые три года.

47. Делегат Конго также выступил в поддержку проведения сессий Ассамблеи каждые три года в силу причин, приведенных делегатом Мали.

48. Председатель заявил, что в связи с отсутствием поддержки предложения Саудовской Аравии и с учетом проведенной дискуссии, Исполнительный комитет согласился рекомендовать сохранить используемый в настоящее время трехлетний цикл проведения сессий Ассамблеи.

**Пункт 21 повестки дня. Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции с целью увеличения состава Совета до 39 членов**

49. Исполняющий обязанности директора Управления по правовым вопросам и внешним сношениям (A/D/LEB) представил документ WP/17, в котором содержался доклад о рассмотрении Советом предложения, представленного Саудовской Аравией на 37-й сессии Ассамблеи в сентябре/октябре 2010 года, изменить статью 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения количества членов Совета ИКАО с 36 до 39 (см. A37-WP/333). Ассамблея передала данный вопрос Совету, который впоследствии решил (198/9) не рекомендовать увеличение своего членского состава.

50. Главные аргументы, выдвинутые Саудовской Аравией на последней Ассамблее в пользу увеличения членского состава Совета с 36 до 39 членов, представлены в п. 1.2 документа, а процедурные требования, касающиеся поправок к Чикагской конвенции, приведены в п. 2. В этой связи A/D/LEB отметил, что в соответствии с резолюцией A4-3 (*Политика и программа в отношении изменения Конвенции*), любое предложение в отношении изменения должно быть представлено Совету по крайней мере за шесть месяцев до Ассамблеи. Более того, в соответствии с правилом 10 d) Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600), Совет должен направить предложение об изменении государствам-членам вместе с замечаниями и рекомендациями Совета по крайней мере за три месяца до Ассамблеи. Замечания и рекомендации Совета по предложению Саудовской Аравии были направлены государствам-членам 19 июня 2013 года и содержатся в WP/17. Далее A/D/LEB указал на то, что согласно статье 94 а) Чикагской конвенции, которую следует читать вместе с правилом 53 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600), поправка к Чикагской конвенции должна быть одобрена двумя третями голосов Ассамблеи. Он подчеркнул, что согласно статье 94 а) рассматриваемая поправка должна быть впоследствии ратифицирована по крайней мере 128 государствами-членами.

51. Как указывается в п. 3 документа, финансовые последствия увеличения членского состава Совета до 39 членов не будут излишне существенными для Организации. В п. 4.1 содержится таблица, в которой приводится общее число членов специализированных учреждений, а также членский состав их руководящих органов, что представляется полезным для сравнительного анализа.

52. В п. 5 содержатся замечания и рекомендации, высказанные Рабочей группой по управлению и эффективности (WGGE) при рассмотрении предложения Саудовской Аравии. Рабочая группа приняла к сведению необходимость и растущее желание многих государств быть представленными в Совете, но отметила, что увеличение членского состава может быть не самым подходящим средством для решения этого вопроса. Была выражена обеспокоенность тем, что данное предложение скажется на эффективности работы Совета и потребует внесения поправки в Чикагскую конвенцию. Также будет необходимо принять решение относительно распределения дополнительных мест между тремя этапами выборов. К тому же нет гарантий того, что государства и региональные

группы, стремящиеся к дополнительному представительству, будут избраны в Совет. WGGE отметила, что Совет избирается Ассамблеей и должен действовать от имени всех государств-членов и представлять их интересы. WGGE настоятельно рекомендовала представителям в Совете помнить в ходе своих дискуссий о необходимости учитывать, следуя духу Чикагской конвенции, интересы других государств, входящих в их региональные группы, и всех других государств-членов. В связи с этим WGGE предложила Совету принять решение не рекомендовать увеличивать членский состав Совета.

53. Совет одобрил замечания и рекомендации WGGE и решил не рекомендовать увеличивать свой членский состав с 36 до 39 членов. В добавлении к WP/17 содержится информация о предыдущих поправках к статье 50 а) Чикагской конвенции, касающихся увеличения членского состава Совета. Ассамблее предлагается рассмотреть предложение Саудовской Аравии вместе с замечаниями и рекомендациями Совета.

54. Делегат Саудовской Аравии отметил, что ему нечего добавить к представлению A/D/LEB документа WP/17, поскольку все, что его государство намеревалось сказать относительно своего предложения об увеличении членского состава Совета до 39 членов, отражено в этом документе, как и решение Совета.

55. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) подчеркнула, что все государства-члены заслуживают и имеют законное право быть членами руководящего органа ИКАО. Подтвердив, что вопросы, поставленные WGGE, являются обоснованными и актуальными, она заявила, что увеличение числа членов Совета до 39 не обязательно улучшит положение дел в Совете со справедливым региональным представительством. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) предложила в качестве альтернативы содействовать заключению региональных соглашений о ротации между государствами с общими интересами, с тем чтобы обеспечить более эффективное участие в Совете. Она отметила в этой связи, что такие соглашения о ротации уже существуют и в них участвует значительное число государств. С учетом этого делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) поддержала рекомендацию Совета не увеличивать членский состав Совета с 36 до 39 членов.

56. Поддержав данную позицию, делегат Сент-Винсента и Гренадин заявил, что такие региональные соглашения весьма необходимы и будут полезны для большинства государств, в особенности небольших государств.

57. По мнению делегата Испании, данный поставленный вопрос имеет важное значение с учетом нынешнего числа государств – членов Совета. Отметив, что финансовые последствия увеличения членского состава Совета с 36 до 39 не будут существенными, а Совет по своему составу является одним из самых небольших руководящих органов из 12 специализированных учреждений, перечисленных в указанной таблице, хотя в состав ИКАО входит наибольшее число государств-членов, он подчеркнул, что увеличение членского состава Совета может быть рассмотрено. В то время как он полностью понимает причины, в силу которых Совет рекомендовал не увеличивать членский состав, делегат Испании заявил, что данный вопрос нельзя просто отложить на неопределенный срок, а скорее к нему следует вернуться в будущем и рассмотреть ряд потенциальных решений, в том числе решение, предложенное Венесуэлой (Боливарианской Республикой).

58. Выразив свое согласие, делегат Мали подчеркнул, что увеличение членского состава Совета с 36 до 39 позволит большему числу государств участвовать в его дискуссиях. Отметив, что, как видно из указанной таблицы, уровень представительства государств-членов в Совете является одним из самых низких, он заявил, что данный вопрос заслуживает исследования и его следует повторно рассмотреть в установленном порядке.

59. Председатель отметил, что предложение Саудовской Аравии об увеличении членского состава Совета с 36 до 39 членов на данный момент не получило значительной поддержки, хотя рассмотрению этого вопроса в будущем была высказана определенная поддержка. В этой связи Комитет согласился представить эту информацию Ассамблее и принять к сведению информацию о том, что, согласно высказанным мнениям, вопрос о представительстве в Совете можно решить путем заключения региональных соглашений о ротации.

60. Заседание закрылось в 15:15.



**Протокол третьего заседания**  
(четверг, 26 сентября 2013 года в 09:00)

**ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ**

1. Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы
2. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

*Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*

- *События в гражданской авиации и окружающая среда*
- *Нынешние и будущие тенденции в области авиационного шума и эмиссии*
- *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*
- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Документ, представленный Литвой от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)
- Документ, представленный Международной коалицией за устойчивую авиацию (ИКСА)
- Документ, представленный Международной федерацией транспортников (МФТ)
- Документ, представленный Индией
- Документ, представленный Южной Африкой
- Документ, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)
- Документ, представленный Аргентиной
- Информационный документ, представленный Вьетнамом

*Изменение климата*

- *Устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации*
- Документ, представленный Индонезией
- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Документ, представленный Литвой от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов ЕКГА

- *Планы действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>*
- Документ, представленный Бразилией
- Документ, представленный Индонезией
- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Документ, представленный ЕС
- Документ, представленный Арубой, Белизом, Боливией (Многонациональным Государством), Гватемалой, Гондурасом, Доминиканской Республикой, Колумбией, Коста-Рикой, Кубой, Никарагуа, Панамой, Парагваем, Перу, Сальвадором, Уругваем, Чили, Эквадором и Ямайкой
- Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой
- Информационный документ, представленный Индией
- Информационный документ, представленный Республикой Кореей
- Информационный документ, представленный Гватемалой, Белизом, Гондурасом, Сальвадором, Никарагуа и Коста-Рикой
- Информационный документ, представленный государствами – членами Карибской системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (КАССОС)
- *Помощь государствам. Авиация и изменение климата*
- Документ, представленный Саудовской Аравией
- Информационный документ, представленный Индонезией
- Информационный документ, представленный Республикой Кореей
- *События в других органах Организации Объединенных Наций и международных организациях, связанные с охраной окружающей среды*
- *Инициатива по обеспечению климатической нейтральности системы Организации Объединенных Наций*
- *Рыночные меры (РМ)*
- Документы, представленные Российской Федерацией
- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- Документ, представленный Вьетнамом
- Документ, представленный 54 африканскими государствами



## **КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**

### **Пункт 11 повестки дня: Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы**

1. Президент Совета представил следующий обзор Годовых докладов Совета за 2010, 2011 и 2012 годы и дополнительного доклада за первые 6 месяцев 2013 года (Дос 9952, 9975 и 10001 и дополнение). Полные тексты этих докладов, направленные всем государствам-членам, были также размещены на общедоступном веб-сайте ИКАО и веб-сайте 38-й сессии Ассамблеи.

"В своем вступительном слове во вторник утром я высказал мнение о том, что настоящая сессия Ассамблеи является связующим звеном между трехлетним переходным периодом и стремлением к обеспечению долгосрочного устойчивого развития глобальной системы воздушного транспорта.

В этом контексте последние три года были особенно продуктивны с точки зрения реализации наших трех стратегических целей: безопасность полетов, авиационная безопасность и охрана окружающей среды и устойчивое развитие воздушного транспорта.

В течение следующих нескольких минут я бы хотел отметить некоторые из наших значительных достижений и решений, приближающих нас к обеспечению долгосрочного устойчивого развития. Они стали результатом действий по выполнению резолюций предыдущей сессии Ассамблеи и мероприятий, инициированных Организацией. В совокупности эти действия способствуют реализации многосторонней стратегии, основанной на упреждающих действиях, гибкости и процессах управления риском.

#### **Безопасность полетов**

Начнем с безопасности полетов – нашего главного приоритета.

Глобальный план обеспечения безопасности полетов был полностью пересмотрен. Он содержит целевые задачи и инициативы и предлагает государствам-членам гибкие рамки для приоритизации их инициатив в области безопасности полетов в соответствии с общей согласованной методологией.

Переход от Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов к механизму непрерывного мониторинга был успешно осуществлен, как планировалось.

Были внесены поправки в том I "Проектирование и эксплуатация аэродромов" Приложения 14 с целью повышения безопасности операций на ВПП, с которыми связано большинство авиационных происшествий с человеческими жертвами, а партнерские авиационные организации приняли на себя обязательство по созданию Программы по безопасности операций на ВПП.

Совет принял Кодекс поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования, в котором делается упор на последовательном, основанном на фактах и транспарентном реагировании на проблемы безопасности полетов. Это позволит улучшить процесс выявления рисков и принятия упреждающих действий.

Было принято Приложение 19 "Управление безопасностью полетов" – первое Приложение за 30 лет. Оно уделяет особое внимание эффективности и сводит воедино Стандарты и Рекомендованную практику и инструктивный материал по управлению безопасностью полетов, содержащиеся в шести отдельных Приложениях.

Были утверждены *Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*, которые помогут государствам в разработке соответствующих правил и принципов.

Широким кругом заинтересованных сторон было принято значительное количество инициатив, направленных на укрепление регионального сотрудничества и предоставление помощи в решении проблем в области безопасности полетов эксплуатационного, финансового и юридического характера.

Наконец, был создан новый Фонд безопасности полетов SAFE для оказания постоянной помощи государствам в устранении недостатков в области обеспечения безопасности полетов.

### **Аэронавигация**

Наряду с упомянутыми инициативами в области безопасности полетов были внесены поправки в Глобальный аэронавигационный план с целью включения в него модулей блочной модернизации авиационной системы в поддержку основанного на характеристиках подхода к аэронавигационной деятельности. Вместе с обновленным планом безопасности полетов они позволят значительно повысить безопасность полетов и эффективность воздушного транспорта во всем мире.

Филиал Азиатского и Тихоокеанского регионального бюро, открытый в Пекине, сосредоточится на популяризации и внедрении навигации, основанной на характеристиках, чем также займется бюро программы разработки схем полетов, открытое АСЕКНА в Дакаре.

Были предоставлены значительные дополнительные инструктивные указания для проверок в соответствии с требованиями ИКАО к уровню владения языком, расширена программа TRAINAIR PLUS и разработаны четкое концептуальное видение и задачи для следующего поколения авиационных специалистов на основе осязаемых и достижимых результатов.

Эти постоянные улучшения в сферах безопасности полетов и аэронавигации должны содействовать повышению эффективности и доходности авиационной деятельности и укреплению доверия общественности к воздушному транспорту.

### **Авиационная безопасность**

Теперь обратимся к авиационной безопасности.

Принятая по ускоренной процедуре поправка к Приложению 17 поддержала реализацию мер безопасности цепи поставок. В поправке уделялось особое внимание грузу с высокой степенью риска и общим базовым мерам безопасности в отношении груза, перевозимого на пассажирских и грузовых воздушных судах.

В этой связи ИКАО и Всемирная таможенная организация подписали Меморандум о взаимопонимании с целью укрепления сотрудничества в сфере обеспечения безопасности перевозимых грузов в условиях упрощения формальностей при перевозке авиагрузов.

Второй цикл Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности был завершен, и Совет принял решение о переходе к механизму непрерывного мониторинга в рамках этой Программы после 2013 года.

Была разработана и реализована стратегия ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала в сфере авиационной безопасности для обеспечения более целостного и скоординированного подхода к оказанию помощи и наращиванию потенциала.

В частности, было улучшено положение дел с оказанием помощи в регионах путем расширения партнерских отношений с государствами-членами и организациями, направленных на подготовку персонала, инструктивных указаний и передачу информации о технологиях.

В целях поддержки подхода к обеспечению авиационной безопасности, основанного на оценке риска, было выпущено Заявление о глобальном контексте риска. Оно содержит тщательный анализ угроз гражданской авиации и предоставляет государствам-членам руководящие указания для более детальной разработки национальных оценок риска.

Наконец, первая за десять лет Конференция высокого уровня по авиационной безопасности разработала рекомендации, направленные на обеспечение устойчивой реализации будущих решений в сфере авиационной безопасности в плане затрат для государств и отрасли и улучшение общего впечатления пассажиров от поездок.

### **Охрана окружающей среды**

В сфере охраны окружающей среды значительный прогресс был достигнут в четырех ключевых областях: глобальные желательные цели; планы действий государств; устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации и рыночные меры (РМ).

Был завершен анализ тенденций в области эмиссии CO<sub>2</sub> для определения потенциальных последствий применения различных мер по смягчению воздействия с целью оценки достигнутого и будущего прогресса в реализации глобальных желательных целей.

Заслуживает внимания новая система показателей, утвержденная для разработки стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для воздушных судов, осуществление которой планируется в 2015 году.

Добровольные планы действий, направленные на уменьшение эмиссии международной авиации, представили государства-члены, на долю которых приходится около 80 % объема мировых воздушных перевозок. Высокая доля участия подкрепила переход Организации к более ориентированному на действия режиму реализации и скорректировала деятельность по наращиванию потенциала.

Секретариат активизировал свои усилия, направленные на стимулирование разработок и оказание содействия в области использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации. Эти усилия включали разработку ряда рекомендаций на основе существующей политики и принимаемых мер, а также на текущих инициативах и передовой практики государств и организаций.

Исследование возможностей реализации глобальной системы рыночных мер (РМ) в отношении эмиссии международной авиации продолжалось по плану, так же как и разработка концептуальных рамок РМ в поддержку государственных программ РМ.

Ранее в этом году на Девятом совещании Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации было согласовано 18 рекомендаций, которые призваны оказать ИКАО помощь в выполнении ее мандата в сфере охраны окружающей среды от воздействия авиации. Эти рекомендации касаются обновленных прогнозов в отношении объема авиaperевозок и парка воздушных судов, ужесточения стандартов по авиационному шуму, производства полетов воздушных судов, разработки нового стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> самолетов и программы работы САЕР на следующий цикл.

### **Устойчивое развитие воздушного транспорта**

В отношении устойчивого развития воздушного транспорта Шестая Всемирная авиатранспортная конференция приняла всеобъемлющий пакет выводов и рекомендаций, касающихся налогообложения воздушного транспорта, гармонизации и совместимости методов регулирования в сфере антимонопольного законодательства и правил, действующих в сфере воздушного транспорта, а также защиты интересов потребителей.

Важность устойчивого развития была признана Советом при принятии им нового концептуального видения Организации на трехлетний период 2014–2016 гг.: "*Добиться устойчивого роста глобальной системы гражданской авиации*". Он также определил соответствующую новую стратегическую цель: "*Экономическое развитие воздушного транспорта: содействие развитию надежной и экономически жизнеспособной системы гражданской авиации*".

Новая цель предусматривает разработку политики и рекомендаций в области регулирования воздушного транспорта, управления инфраструктурой и экономики авиационной деятельности, включая защиту интересов потребителей, налогообложение, добросовестную конкуренцию и сборы с пользователей.

В стремлении к повышению эффективности Организация продолжила корректировку своих программ и задач перед лицом значительного экономического и бюджетного давления, испытываемого государствами-членами. Эта работа оказалась трудной, но плодотворной в плане адаптации различных структур и процессов к новому способу ведения бизнеса. В результате ИКАО стала более экономной, эффективной и лучше оснащенной для реагирования на меняющиеся потребности государств и отрасли.

Теперь настоящей сессии Ассамблеи предстоит рассмотреть, обсудить и выбрать программы и мероприятия, которые будут определять курс развития международной гражданской авиации на ближайшие десятилетия."

2. Председатель Исполнительного комитета поблагодарил Президента Совета за его превосходную презентацию. При отсутствии замечаний Исполнительный комитет принял к сведению Годовые доклады Совета за 2010, 2011 и 2012 годы, а также дополнительный доклад за первые 6 месяцев 2013 года (Дос 9952, 9975 и 10001 и дополнение), входящие в его компетенцию.

### **Пункт 17 повестки дня: Охрана окружающей среды**

3. Затем Исполнительный комитет приступил к рассмотрению этого пункта повестки дня, разделив его на две части для облегчения обсуждения: *Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха* и *Изменение климата*. Рассмотрение первой части проходило на основе трех основных рабочих документов, представленных Советом: WP/25 (*События в гражданской авиации и окружающая среда*); WP/26 (*Нынешние и будущие тенденции в области авиационного шума и эмиссии*); и WP/27 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны*

*окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*). Обсуждение проекта Сводного заявления также основывалось на следующих дополнительных документах: WP/70, 106, 163 Revision No. 1, 222, 240, 297, 318 и 327 Revision No. 1 и информационном документе WP/348.

## **Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха**

### ***События в гражданской авиации и окружающая среда***

4. Генеральный секретарь представил документ WP/25, где отражен прогресс, достигнутый ИКАО со времени последней сессии Ассамблеи по вопросам, связанным с гражданской авиацией и окружающей средой. Этот документ главным образом основан на результатах деятельности Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), включая итоги его 9-го совещания (Монреаль, 4–15 февраля 2013 года), а также включает информацию о соответствующей деятельности Секретариата и работе, проведенной им в сотрудничестве с другими организациями.

5. Особое внимание в документе было уделено договоренности САЕР/9 о предложенном новом стандарте на авиационный шум для реактивных и винтовых самолетов и предложенном стандарте на шум для воздушных судов с поворотными несущими винтами для включения в том I "Авиационный шум" Приложения 16 "Охрана окружающей среды", а также о новых среднесрочных и долгосрочных технических целях по снижению шума. В нем также сообщалось об определении рамок работ по проведению глобального анализа последствий запретов на полеты в ночное время. Кроме того, в документе рассказывалось о прогрессе, достигнутом в решении проблемы эмиссии авиационных двигателей, в частности в разработке стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub>, включая одобрение САЕР/9 требований к сертификации по этому стандарту, и стандарта на твердые частицы (ТЧ). Также документ содержал сведения о подготовке двух документов, касающихся эксплуатационных усовершенствований: договоренности САЕР/9 о новых эксплуатационных целях в отношении снижения потребления топлива; и анализа воздействия на окружающую среду блочной модернизации авиационной системы (ASBU). Ассамблее было предложено поддержать предложение о продолжении работ, выполняемых САЕР и Секретариатом ИКАО по вопросам, касающимся гражданской авиации и окружающей среды, и использовать содержащуюся в документе WP/25 информацию в качестве справочного материала для обновления резолюций А37-18 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*) и А37-19 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*) Ассамблеи.

### ***Нынешние и будущие тенденции в области авиационного шума и эмиссии***

6. Генеральный секретарь представил документ WP/26, в котором изложены результаты оценки нынешнего и будущего воздействия авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей и тенденций в этой области, проведенной САЕР в соответствии с добавлением А резолюции А37-18 Ассамблеи. Значительный вклад в эту оценку, отразившую консенсус, достигнутый САЕР, внесли государства-члены и организации-наблюдатели. В документе также сообщается о разработанных Секретариатом в соответствии с резолюцией А37-19 Ассамблеи средствах, при помощи которых Организация сможет регулярно представлять Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) данные об эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации и оценивать прогресс в достижении глобальных желательных целей, принятых последней сессией Ассамблеи. Успеху этой деятельности будет способствовать увеличение объема данных о потреблении топлива, сообщаемых ИКАО государствами-членами.

7. В документе отмечалось, что в абсолютном выражении общая глобальная численность населения, подвергающегося воздействию авиационного шума, общая глобальная авиационная эмиссия, влияющая на качество местного воздуха, и общая глобальная авиационная эмиссия, влияющая на глобальный климат, предположительно будут расти на протяжении предусмотренного в анализе периода, однако более медленными темпами, чем рост спроса на авиаперевозки. Согласно наиболее оптимистическому сценарию топливная эффективность предположительно будет повышаться в среднем на 1,4 % в год до 2040 года и на 1,76 % в год в среднесрочной перспективе в период с 2020 по 2030 год. Однако для достижения углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, потребуются дополнительные меры, помимо совершенствования авиационной техники и эксплуатационных усовершенствований. Несмотря на то что устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации могли внести значительный вклад в этой области, имеющиеся данные были недостаточны для того, чтобы с уверенностью прогнозировать их наличие или эмиссию CO<sub>2</sub> в течение жизненного цикла этих видов топлива. Ассамблее было предложено предпринять действия, рекомендованные Советом в краткой справке документа WP/26, а именно: принять глобальные экологические тенденции, изложенные в документе, в качестве основы для принятия решений в области охраны окружающей среды на данной сессии Ассамблеи и настоятельно рекомендовать государствам представлять в ИКАО данные о потреблении топлива.

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

8. Генеральный секретарь представил документ WP/27, в котором было предложено пересмотреть резолюцию A37-18 Ассамблеи с учетом событий, происшедших после завершения последней сессии Ассамблеи. Изменения добавлений А–Н в основном были обусловлены результатами деятельности САЕР, включая итоги его совещания САЕР/9, а также результатами работы, выполненной Секретариатом в сотрудничестве с другими организациями, и касались: прогресса в разработке стандарта на авиационную эмиссию CO<sub>2</sub> и стандарта на твердые частицы (ТЧ); договоренности САЕР относительно новых стандартов по шуму; и обновления технических и эксплуатационных целей. Ассамблее было предложено рассмотреть и принять пересмотренное *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха.*

9. Затем делегат Соединенных Штатов Америки представила документ WP/106, в котором ее государство отметило прогресс в области снижения авиационного шума и эмиссии, влияющих на качество местного воздуха, благодаря применению политики, стандартов и инструктивных документов. Соединенные Штаты Америки решительно поддержали предложение САЕР о прогрессивном новом стандарте по авиационному шуму главы 14 тома I Приложения 16 и предложили Ассамблее выразить полную поддержку Совету ИКАО в принятии им этого стандарта и признании его важным шагом к снижению авиационного шума в источнике. Кроме того, Соединенные Штаты Америки поддержали соответствующую рекомендацию САЕР о невведении эксплуатационных ограничений и предложили Ассамблее также принять ее в следующей формулировке: "Призвать государства не вводить эксплуатационных ограничений в отношении воздушных судов, соответствующих стандарту сертификации по шуму глав 4 и/или 14 тома I Приложения 16", после принятия главы 14 Советом ИКАО. В связи с тем, что сбалансированный подход к управлению авиационным шумом получил последовательную поддержку со стороны государств – членом ИКАО после его принятия в 2001 году в качестве приемлемой политики снижения авиационного шума и что Соединенные Штаты Америки полностью реализовали его в законодательных и нормативных документах, они также предложили Ассамблее подтвердить ее приверженность этому подходу, включая положения *Инструктивного материала по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом* (Doc 9829), признавая, что эксплуатационные ограничения должны

устанавливаться не в качестве первоочередной меры, а лишь после принятия во внимание всех других элементов. Кроме того, Соединенные Штаты Америки предложили Ассамблее признать наличие прогресса и необходимость продолжения работы по ограничению влияния эмиссии на качество местного воздуха и поддержать дальнейшие шаги по разработке сертификационных требований к эмиссии нелетучих твердых частиц (ТЧ).

10. Делегат Испании представил документ WP/70, в котором 44 государства – члена Европейского союза (ЕС) и Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА) приветствовали успехи ИКАО в решении проблемы местного воздействия авиации на окружающую среду. В частности, они с удовлетворением отметили договоренность, достигнутую на совещании САЕР/9 в отношении нового стандарта по шуму главы 14 тома I Приложения 16, и поддержали принятие последнего Советом. Эти государства также выразили полную поддержку эффективному применению сбалансированного подхода к управлению авиационным шумом, в связи с чем Европейская комиссия внесла законодательное предложение с целью усилить деятельность по его внедрению в европейских государствах. Упомянутые государства также с удовлетворением отметили текущую работу САЕР по разработке стандарта на нелетучие твердые частицы (нЛТЧ). Они предложили Ассамблее принять к сведению, что развитие международной авиации все чаще сталкивается с трудностями по причине сильной политической оппозиции на местном уровне против усиливающегося воздействия авиации на окружающую среду в перегруженных аэропортах, расположенных в густонаселенных районах. Кроме того, они предложили Ассамблее принять для включения в пересмотренное сводное заявление следующие действия: выразить удовлетворение в связи с результатами, достигнутыми на совещании САЕР/9, включая, в частности, договоренность начать применять новый стандарт главы 14 по шуму с 2017 года, а с 2020 года в отношении воздушных судов массой до 55 т, в соответствии с первым компонентом сбалансированного подхода (снижение шума в источнике); и рекомендовать изготовителям авиационных двигателей сотрудничать в случае необходимости, оказывая поддержку в проведении мероприятий по отбору проб и выполнению замеров, необходимых для принятия высококачественного стандарта на нЛТЧ на Десятом совещании САЕР (САЕР/10) в 2016 году.

11. Наблюдатель от Международной коалиции за устойчивую авиацию (ИКСА) представил документ WP/297 о стандарте ИКАО на CO<sub>2</sub> как составной части корзины мер по достижению целевых показателей уменьшения эмиссии. ИКСА поддержала всеобъемлющий подход к оказанию содействия устойчивому развитию авиации, охватывающий деятельность в области технологий и стандартов, а также эксплуатационные и рыночные меры, направленные на уменьшение эмиссии, который описан в документе WP/34 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*). В частности, ИКСА согласилась с необходимостью в мерах поддержки, которые приведут к уменьшению эмиссии в секторе. Поэтому она продолжит поддерживать проводимую ИКАО деятельность по разработке стандарта на CO<sub>2</sub>, который является составной частью корзины мер ИКАО по достижению целей авиационного сектора в области охраны окружающей среды. Ссылаясь на то, что САЕР ранее согласился с тем, что целью стандарта ИКАО на CO<sub>2</sub> для новых типов воздушных судов является обеспечение показателей уменьшения эмиссии, превышающих показатели, которые были бы достигнуты без этого стандарта, ИКСА подчеркнула, что если стандарт не окажет положительного эффекта, то это должно компенсироваться другими мерами корзины, включая РМ. Таким образом, ИКСА поддержала упомянутый всеобъемлющий подход с акцентом на уменьшение эмиссии в секторе и использование РМ и стремилась максимизировать экологические выгоды от применения обоих подходов. ИКСА предложила Ассамблее подтвердить, что стандарт на CO<sub>2</sub> является существенным элементом корзины мер и попросить Совет ИКАО обеспечить соблюдение обязательства САЕР о согласовании стандарта для новых типов воздушных судов, который приведет к дополнительному уменьшению эмиссии по сравнению с "деятельностью в обычном режиме".

12. Наблюдатель от Международной федерации транспортников (МФТ) представил документ WP/327 Revision No. 1, в котором излагались потенциальные угрозы здоровью сотрудников аэропортов в результате воздействия ультратонких частиц, содержащихся в выхлопных газах авиационных и дизельных двигателей. В документе также приводились ключевые меры, принятые в целях снижения уровня загрязнения ультратонкими частицами в аэропорту Копенгагена рабочей группой, состоящей из членов руководства аэропорта, представителей компаний, действующих на территории аэропорта, и союзов, представляющих интересы сотрудников аэропорта, и высказывалось мнение о том, что эта практика может послужить началом дискуссии. МФТ предложила Ассамблее признать, что воздействие ультратонких частиц, содержащихся в выхлопных газах авиационных и дизельных двигателей, на сотрудников аэропортов является неотложной и упущенной из виду производственной проблемой, несущей потенциальную угрозу здоровью миллионов людей. Кроме того, МФТ настоятельно рекомендовала ИКАО отразить загрязнение воздуха дизельными двигателями в предложенном *Сводном заявлении о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха* и распространить политику и практику Организации в области охраны окружающей среды на защиту здоровья и обеспечение безопасности сотрудников.

13. Делегат Индии представил документ WP/222, в котором были изложены инициативы Генерального директората гражданской авиации его государства в области управления шумом, включая первое в истории подробное исследование в области шума в международном аэропорту Дели. Ассамблее было предложено: признать необходимость проведения исследований с составлением шумовых карт крупных аэропортов; настоятельно рекомендовать государствам-членам создавать постоянно действующие системы мониторинга шума и составлять планы действий для своих крупных аэропортов в отношении предельных уровней шума и планирования землепользования в районах соответствующих аэропортов в соответствии со сбалансированным подходом ИКАО к управлению авиационным шумом; и просить Совет разработать конкретные рекомендации для государств-членов в этой важнейшей области.

14. Председатель Исполнительного комитета напомнил, что на последней сессии Ассамблеи Индия представляла документ WP/270 о запрете на полеты в ночное время в некоторых регионах мира и их влиянии на авиационную деятельность в других регионах. Отметив ресурсные ограничения, описанные Секретариатом, в документе предлагалось обеспечить необходимые ресурсы для дальнейших исследований запретов на полеты в ночное время. Как указано в п. 3.5 документа WP/25, Секретариат при содействии консультантов впоследствии определил рамки работы по проведению глобального анализа последствий запретов на полеты в ночное время, в ходе которого будут рассмотрены экологические и экономические вопросы, а также другие факторы. Отметив, что до сих пор от Индии не было получено никаких ресурсов, председатель обратился за разъяснениями о ее намерениях в этом отношении. Делегат Индии указал, что процесс финансирования находится в процессе реализации Министерством гражданской авиации и что с Секретариатом свяжутся в соответствующее время.

15. Делегат Южной Африки представил документ WP/240, содержащий описание подхода его государства к запретам на полеты в ночное время и соответствующие рекомендации. В документе подчеркивалось, что проблемы, возникающие из-за эксплуатационных ограничений, такие как запреты на полеты в ночное время, существуют в течение многих лет и остаются нерешенными, несмотря на то что прогресс в области технологий авиационных двигателей привел к значительному снижению уровней авиационного шума за последние два десятилетия. Как было отмечено Секретариатом на Шестой Всемирной авиатранспортной конференции 2013 года (AT-Conf/6), в разных странах мира ограничения на полеты в ночное время введены в 161 аэропорту, обслуживающем международные регулярные пассажирские рейсы и/или чистогрузовые перевозки. Хотя такие ограничения позволили уменьшить уровни авиационного шума в аэропортах, они негативно повлияли на возможности



авиационной отрасли способствовать передвижению людей и грузов и привели к увеличению финансовых расходов аэропортов и авиакомпаний. Поэтому Южная Африка поддержала сбалансированный подход ИКАО к управлению авиационным шумом. Она высказала мнение о том, что государства не должны вводить эксплуатационные ограничения, такие как запреты на полеты, в качестве первоочередной меры для снижения уровня авиационного шума, а должны вместо этого внедрять все четыре основных элемента сбалансированного подхода ИКАО. Ассамблее было предложено: обеспечить сохранение ведущей роли ИКАО в разработке директивных указаний в отношении запретов на полеты в ночное время и поощрять их использование государствами; обеспечить продолжение контроля со стороны ИКАО за практикой государств в области запретов на полеты в ночное время и оценку их влияния на выполнение воздушных перевозок; и попросить государства и регионы, наложившие запреты на полеты в ночное время, пересмотреть их политику.

16. Наблюдатель от Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) представил документ WP/163 Revision No. 1, посвященный политике ИКАО в отношении эксплуатационных ограничений, связанных с шумом. По мнению ИАТА, в случае принятия Советом ИКАО новый стандарт по шуму главы 14 тома I Приложения 16, который приведет к дальнейшему ужесточению требований по шуму еще на 7 дБ, обеспечит дополнительное уменьшение шума для многих сотен тысяч людей, проживающих вблизи аэропортов, на ближайшие годы. Стандарты сертификации ИКАО обеспечили реальные экологические выгоды, а также создали необходимую нормативную стабильность для эксплуатантов. Принимая во внимание международный характер воздушного транспорта и длительный срок службы воздушных судов, эксплуатанты должны иметь гарантии того, что воздушное судно, сертифицированное в соответствии со всеми применимыми международными стандартами, можно использовать в любой точке мира на протяжении всего срока его эксплуатации без излишних ограничений, которые препятствуют международному воздушному транспорту. ИАТА подчеркнула, что сбалансированный подход ИКАО к управлению авиационным шумом требует оптимального набора мер и обеспечивает прозрачный процесс управления продемонстрированными проблемами, связанными с шумом, в каждом отдельно взятом аэропорту. Несмотря на то что эксплуатационные ограничения были разрешены новым стандартом, государства согласились установить пределы для таких ограничений, а также согласовали процессы их рассмотрения. ИАТА поддержала рекомендацию 3/9 совещания САЕР/9, согласно которой государствам не рекомендуется вводить эксплуатационные ограничения в отношении воздушных судов, которые соответствуют стандарту сертификации по шуму, указанному в главе 4 и/или 14 тома I Приложения 16. Участникам заседания напомнили, что, начиная с 2001 года, каждая резолюция Ассамблеи по шуму и качеству местного воздуха настоятельно призывает государства не вводить меры для постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствующих стандартам сертификации по шуму в главах 3 или 4 тома I Приложения 16. ИАТА далее напомнила, что добавление E к резолюции A37-18 Ассамблеи отражает договоренность между государствами – членами ИКАО на момент принятия упомянутого стандарта по шуму главы 4 о том, что на воздушные суда, соответствующие этому стандарту, не должны распространяться эксплуатационные ограничения. ИАТА решительно выступила против любых мер, которые могли бы привести к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствующих стандарту сертификации по шуму главы 3 тома I Приложения 16.

17. В заключение ИАТА подтвердила, что современная политика ИКАО в отношении эксплуатационных ограничений устанавливает важный баланс между предоставлением государствам возможности принимать надлежащие меры для решения проблем, связанных с шумом, в соответствии с упомянутым сбалансированным подходом и сохранением нормативной стабильности и предсказуемости, которые необходимы эксплуатантам воздушных судов. ИАТА предложила Ассамблее снова подтвердить политику, изложенную в добавлениях D и E резолюции A37-18 Ассамблеи, и следовать упомянутой рекомендации 3/9 совещания САЕР/9 путем утверждения предложенных ей изменений к двум вышеназванным добавлениям.

18. Делегат Аргентины представил документ WP/318 о роли региональных бюро в достижении максимального успеха деятельности САЕР. Аргентина, являющаяся полноправным членом САЕР и принимающая активное участие в его деятельности на региональном уровне, высказала мнение, что для продолжения великолепно выполняемой Комитетом работы информация о ней должна быть более широко доступна для государств, не являющихся членами Комитета или наблюдателями, и должен быть обеспечен обмен мнениями между такими государствами. Региональные бюро являются идеальным средством для организации эффективной работы с такими государствами путем проведения практикумов, семинаров и других аналогичных мероприятий. Ассамблее было предложено продолжать заслуживающую самой высокой оценки работу САЕР и Секретариата ИКАО по вопросам, связанным с гражданской авиацией и окружающей средой, и рекомендовать Совету ИКАО призвать региональные бюро поддерживать различные инициативы (семинары, практикумы и т. д.), помогающие государствам, не являющимся членами или наблюдателями САЕР, получать более полную информацию о работе Комитета и обеспечить к ней непосредственный доступ, что позволит извлечь из нее большую пользу.

19. Было отмечено, что Вьетнам представил информационный документ WP/348, в котором излагались различные меры, принятые государственными регулирующими органами, авиакомпаниями, поставщиками аэронавигационного обслуживания и эксплуатантами аэропортов в целях уменьшения шума и эмиссии углерода при внутренних и международных авиаперевозках.

20. Выражая полную поддержку документу WP/70, представленному государствами – членами ЕС и ЕКГА, делегат Норвегии, в частности, одобрил прогресс, достигнутый САЕР в отношении нового стандарта по шуму главы 14 тома I Приложения 16. Отметив, что рост объемов авиаперевозок через аэропорты, расположенные в густонаселенных районах, привел к возникновению серьезных проблем, связанных с шумом и качеством местного воздуха, он подчеркнул, что технические усовершенствования стали одной из многих мер, необходимых для решения этих проблем. В этом отношении чрезвычайно важными являются строгие технические стандарты. Выражая благодарность за впечатляющую работу, проделанную САЕР, делегат Норвегии подчеркнул, что упомянутый новый стандарт главы 14 не мог бы быть принят без значительных усилий экспертов, назначенных авиационной отраслью, неправительственными организациями (НПО) и государствами – членами ИКАО.

21. Также выразив поддержку документу WP/70, делегат Италии дал высокую оценку продолжающейся работе ИКАО, связанной с местным экологическим воздействием авиации. Подчеркнув, что перегруженные аэропорты становятся все более насущной проблемой во многих государствах, включая Италию, он отметил, что люди, проживающие вблизи таких аэропортов, остро нуждаются в мерах по защите их здоровья и сохранению качества жизни. Таким образом, необходимо бороться с эксплуатационными ограничениями, препятствующими развитию воздушного транспорта. Подчеркивая необходимость дальнейших шагов по решению этой проблемы, делегат Италии отметил, что эффективное внедрение сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом является в этой связи особенно желательным. Отметив, что одним из таких шагов стала подготовка нового стандарта по шуму главы 14 – очень важный результат совещания САЕР/9, – он указал, что Италия одобрила его принятие Советом. Делегат Италии повторил, что ЕС уже начал законодательную процедуру, направленную на то, чтобы сделать этот стандарт обязательным в пределах его территории. Он отметил, что Италия также считает необходимым продолжать хорошую работу САЕР в отношении нелетучих твердых частиц (нЛТЧ) и подчеркнул важность сотрудничества изготовителей авиационных двигателей в области технического анализа, необходимого для принятия высококачественного стандарта на нЛТЧ на совещании САЕР/10 в 2016 году.

22. Делегат Бразилии заявил, что его государство также отмечает прогресс, достигнутый ИКАО в ходе ее деятельности по снижению шума и уменьшению воздействия на качество местного воздуха, в частности создание нового стандарта по шуму главы 14. Он напомнил, что Бразилия была активно вовлечена в процесс разработки последнего и признает достигнутый результат. Бразилия согласилась с рекомендацией 3/9 совещания САЕР/9 о том, что государствам следует воздерживаться от введения эксплуатационных ограничений в отношении воздушных судов, соответствующих стандарту сертификации по шуму глав 4 и/или 14 тома I Приложения 16. Поэтому она поддержала пункты действий а) и б) документа WP/106, представленного Соединенными Штатами Америки, и предложенные ИАТА поправки к добавлению D к резолюции A37-18, изложенные в документе WP/163 Revision No. 1. Одобрив замечания делегата Аргентины в отношении превосходной работы САЕР, делегат Бразилии заявил, что его государство также поддерживает более широкий географический охват членства в САЕР для обеспечения доступа государствам из непредставленных регионов, например государствам Центральной Америки. Бразилия также согласилась, что участию государств, не являющихся членами САЕР или наблюдателями, могут способствовать региональные бюро ИКАО.

23. Присоединившись к делегатам Норвегии и Италии в выражении поддержки документу WP/70, делегат Польши подтвердил, что предложенный новый стандарт по шуму главы 14 поможет смягчить неблагоприятное воздействие полетов на население, проживающее вблизи аэропортов, и будет способствовать дальнейшему росту воздушного движения. Это решение также обеспечит сохранение текущей экологической устойчивости существующих аэропортов. В то же время предложенное ужесточение было умеренным и не должно оказать негативного влияния на отрасль производства авиационных двигателей и, следовательно, привести к замене парка воздушных судов. Поэтому Польша поддержала принятие нового стандарта по шуму главы 14 в соответствии с договоренностью, достигнутой на совещании САЕР/9. Что касается эмиссии авиационных двигателей, Польша высказала мнение, что при проведении оценки качества местного воздуха особое внимание должно уделяться концентрации окислов азота ( $\text{NO}_x$ ), одной из наиболее токсичных категорий веществ. Польша отметила, что нелетучие твердые частицы (нлТЧ) также оказывают существенное воздействие на здоровье живых организмов, а влияние летучих твердых частиц (ТЧ) является предметом продолжающегося научного исследования. Поэтому Польша рекомендовала продолжать работу САЕР над стандартом на  $\text{NO}_x$ , а также на другие вещества, такие как ТЧ.

24. Выразив поддержку документам WP/25, /26 и /27, представленным Советом, и документу WP/70, представленному государствами – членами ЕС и ЕКГА, делегат Франции подчеркнул важность нового стандарта главы 14, предложенного на совещании САЕР/9. Отметив, что проблема шума рассматривалась во многих представленных документах, он подчеркнул, что шум несомненно является основным источником раздражающего воздействия в сфере авиации. В некоторых крупнейших аэропортах, в частности европейских, он может стать причиной чрезвычайных ситуаций, таких как прекращение расширения, снижение объема перевозок и в некоторых случаях закрытие аэропортов. Существует явная необходимость в применении сбалансированного подхода ИКАО к управлению авиационным шумом. Ни одно государство не должно вводить более строгие ограничения воздушного движения или ограничения по шуму для отдельных воздушных судов, если возможно принятие других мер. Однако ситуация в государствах, столкнувшихся с проблемами, обусловленными проживанием людей вблизи аэропортов, не должна недооцениваться. В некоторых случаях экологическая нагрузка была так велика, что при отсутствии разумных смягчающих мер могли быть заняты крайние позиции, что могло привести к существенным ограничениям воздушного движения. Например, в аэропорту Орли во Франции могло произойти сокращение объема перевозок на две трети или даже закрытие аэропорта. Основой воздушного транспорта является эксплуатация воздушных судов и аэропортов. Государства не должны ставить себя в положение, при котором они не смогут решать проблемы такого рода.

25. После одобрения документа WP/70 делегат Швейцарии подчеркнул, что проблема уменьшения влияния международной авиации на изменение климата требует пристального внимания Ассамблеи. Однако не следует забывать, что существуют и другие вопросы, требующие не меньшего внимания с ее стороны, в частности авиационный шум и эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Швейцария выразила твердое мнение о том, что только постоянное повышение эффективности авиационной деятельности в отношении шума и эмиссии газообразных веществ позволит обеспечить устойчивое развитие сектора при поддержке местного населения, проживающего вблизи аэропортов. Поэтому она решительно приветствовала прогресс, достигнутый в ключевых областях защиты людей от неблагоприятного воздействия авиации, и поддержала решение относительно нового стандарта по шуму главы 14, принятое на совещании САЕР/9, а также успешные шаги, предпринятые для определения нового стандарта на эмиссию твердых частиц (ТЧ) двигателей. В то же время Швейцария разделила мнение, высказанное Соединенными Штатами Америки в документе WP/106, о том, что обязательства ИКАО осуществить меры по ограничению или сокращению количества людей, подвергающихся негативному воздействию значительных уровней авиационного шума, и влияния авиационной эмиссии на качество местного воздуха продолжают оставаться ключевыми областями ее деятельности в сфере охраны окружающей среды. Она также поддержала действия, рекомендованные в документе WP/106. В частности, Швейцария в прямой форме выразила поддержку пункту с) действий, указанных в документе WP/106, и высказала предпочтение сохранить формулировку нового стандарта по шуму главы 14, согласованную на совещании САЕР/9, вместо принятия формулировки, приведенной в пункте 4 добавления Е документа WP/27, которая предлагала распространить фактическое решение по новому стандарту по шуму на любые более жесткие уровни, принятые Советом.

26. Поздравив ИКАО с грандиозной работой, проделанной в сфере охраны окружающей среды за последние три года, делегат Объединенных Арабских Эмиратов выразила одобрение САЕР за его многочисленные достижения. Она заявила, что ее государство поддержало документ WP/163 Revision No. 1, представленный ИАТА, а также пункты а), b) и d) действий, указанных в документе WP/26, представленном Советом. Отметив при этом, что ее государство испытывает озабоченность в отношении пункта с) действий, приведенных в указанном документе, где государствам настоятельно рекомендуется представлять в ИКАО данные о потреблении топлива, и связанного с ним пункта 4.2, делегат Объединенных Арабских Эмиратов напомнила, что во многих случаях ее государство выражало беспокойство в отношении представления формы М ИКАО *"Потребление топлива воздушными судами и перевозки коммерческих авиоперевозчиков"*. Объединенные Арабские Эмираты попросили ИКАО пересмотреть форму М и связанную с ней методику сбора данных, так как они считают, что эти форма и методика являются серьезным препятствием для представления в ИКАО таких данных о потреблении топлива. Это также очевидно из документов WP/30 (*Планы действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>*) и WP/31 (*Помощь государствам. Авиация и изменение климата*), представленных Советом.

27. Делегат Гватемалы одобрил документ WP/70, представленный государствами – членами ЕС и ЕКГА, а также документ WP/106, представленный Соединенными Штатами Америки. Он также поддержал документ WP/318, представленный Аргентиной, и замечания к этому документу делегата Бразилии, касающиеся расширения географического охвата членства в САЕР, в частности включения в него представителей государств Центральной Америки, принимая во внимание высокую чувствительность этого региона к изменению климата. Также одобрив документ WP/327 Revision No. 1, представленный МФТ и касающийся вредного воздействия ультратонких частиц, содержащихся в выхлопных газах авиационных и дизельных двигателей, в аэропортах, делегат Гватемалы подтвердил, что этот вопрос заслуживает особого внимания.

28. Делегат Того выразил поддержку всем представленным документам, в частности документу WP/318, представленному Аргентиной. Он подчеркнул, что роль региональных бюро ИКАО заключается в передаче государствам, в которых они аккредитованы, принимаемых ИКАО решений и в помощи в их реализации, в том числе посредством созыва семинаров. Делегат Того осведомился о возможности применения противозумовых мер в некоторых аэропортах и стимулирования изготовителей к разработке более современных воздушных судов с пониженными уровнями шума и эмиссии.

29. Согласившись с одобрением работы САЕР, делегат Соединенных Штатов Америки поддержала предложение о более широком распространении информации об этой работе, сделанное Аргентиной в документе WP/318 и поддержанное, в числе прочих, делегатом Бразилии. Одобрив три документа, представленных Советом (WP/25, /26 и /27), она подчеркнула в связи с документом WP/26 важность согласованности и обеспечения положительных тенденций в области авиационного шума и эмиссии авиационных двигателей. Отметив, что Секретариат занимается разработкой системы ИКАО по представлению и анализу информации о CO<sub>2</sub> (ICORAS), делегат Соединенных Штатов Америки заявила, что считает чрезвычайно важными поддержку этой работы со стороны государств-членов и предоставление ими информации для достижения полной согласованности и в конечном счете единой тенденции. Ссылаясь на замечания, сделанные делегатом Польши в отношении стандарта ИКАО на NO<sub>x</sub>, она подчеркнула, что Соединенные Штаты Америки полностью признают важность поиска решений проблемы эмиссии NO<sub>x</sub>. Напомнив, что ИКАО в 2010 году приняла стандарт на эмиссию NO<sub>x</sub> двигателей, который вступит в силу к декабрю 2013 года, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнула, что этот стандарт обеспечивает очень значительное улучшение в размере 15 % по сравнению с действующим стандартом. Она заявила, что с учетом ожидаемого внедрения упомянутого нового стандарта на NO<sub>x</sub> рассмотрение ИКАО еще одного стандарта на NO<sub>x</sub> в ближайшей перспективе, вероятно, не требуется. Тем не менее важно проводить периодическую переоценку эмиссии NO<sub>x</sub> и новых технологий, которые, возможно, будут отвечать требованиям рекомендации, сделанной делегатом Польши.

30. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) одобрил возглавляемую ИКАО работу по охране окружающей среды и выразил поддержку документу WP/318, представленному Аргентиной.

31. Делегат Канады отметил, что его государство в качестве члена САЕР одобрило результаты недавнего совещания САЕР/9, касающиеся нового стандарта по шуму главы 14, и прогресс, которого оно достигло в ходе решения других экологических проблем. Канада поддержала документ WP/106, представленный Соединенными Штатами Америки, и документ WP/163 Revision No. 1, представленный ИАТА, за внесение ясности в отношении обязательств, принятых с целью достижения консенсуса по указанным решениям совещания САЕР/9.

32. Делегат Японии согласился со многими делегатами, выразившими одобрение работе, проделанной Секретариатом ИКАО и САЕР. Он отметил, что его государство поддержало документы WP/25, /26 и /27, представленные Советом, а также документ WP/106, представленный Соединенными Штатами Америки, и документ WP/70, представленный государствами – членами ЕС и ЕКГА. В отношении предложения, внесенного ИАТА в документе WP/163 Revision No. 1, об изменении пункта 4 добавления Е резолюции А37-18 Ассамблеи Япония выразила предпочтение сохранению текста, предложенного Советом в документе WP/27, так как он охватывает эксплуатационные ограничения, вводимые не только государствами, но и частными эксплуатантами аэропортов.

33. Также выразив благодарность за усилия, предпринятые Секретариатом ИКАО и САЕР в области охраны окружающей среды, делегат Туниса высказал поддержку документу WP/163 Revision No. 1, представленному ИАТА.

34. Подводя итог обсуждению, председатель Исполнительного комитета отметил, что работа САЕР пользуется значительной поддержкой. Было подчеркнуто, что САЕР провел эффективную работу по решению проблемы авиационного шума и его проекты новых стандартов сертификации по шуму получили широкую поддержку делегатов. Ссылаясь на замечания делегата Объединенных Арабских Эмиратов, председатель подтвердил, что Секретариат работает над формой М ИКАО "*Потребление топлива воздушными судами и перевозки коммерческих авиоперевозчиков*". Напомнив о замечании делегата Соединенных Штатов Америки относительно необходимости единой тенденции, т. е. унифицированного прогноза, председатель вновь подчеркнул важность принятия Организацией во внимание информации, получаемой от государств – членов ИКАО. В отношении новых стандартов сертификации по шуму он отметил, что несколько делегатов выделили добавление С к предложенному обновленному Сводному заявлению, приведенному в документе WP/27, и подчеркнули важность сбалансированного подхода к управлению авиационным шумом и необходимость отказа от введения эксплуатационных ограничений в отношении воздушных судов последнего поколения, то есть соответствующих стандарту сертификации по шуму глав 4 и/или 14 тома I Приложения 16.

35. Отметив поддержку предложений, внесенных ИАТА в документе WP/163 Revision No. 1, об изменении добавления D и четвертого пункта преамбулы добавления E упомянутого обновленного Сводного заявления, председатель предложил Исполнительному комитету рекомендовать пленарному заседанию принять эти поправки.

36. Отметив, что проблемы со здоровьем, на которые обратила внимание МФТ в документе WP/327 Revision No. 1, были уже затронуты в пунктах 1 и 3 постановляющей части добавления H упомянутого Сводного заявления (WP/27), председатель подчеркнул, что ИКАО в тесном сотрудничестве с Всемирной организацией здравоохранения (ВОЗ) и Международным советом аэропортов (МСА) продолжит отслеживать их. В отношении проблемы запретов на полеты в ночное время он напомнил, что делегат Индии подтвердил заинтересованность его государства этой проблемой. Несмотря на то что Секретариат ИКАО уже начал проводить необходимые исследования по проблеме запрета полетов в ночное время, он ожидает поддержку, необходимую для их продолжения. Отметив поддержку, выраженную в отношении документа, представленного Аргентиной (WP/318), о роли региональных бюро ИКАО в обеспечении максимального успеха работы САЕР, заключающейся в числе прочего в более широком распространении информации о его работе посредством проведения семинаров, практикумов и других подобных мероприятий, председатель заявил, что это будет отражено в докладе Исполнительного комитета по этому разделу вместе с другими вопросами, упомянутыми им в этом кратком изложении.

### **Изменение климата**

37. Настоящий второй раздел пункта 17 повестки дня был подразделен на семь вопросов для облегчения обсуждения: Устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации; Планы действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>; Помощь государствам. Авиация и изменение климата; События в других органах Организации Объединенных Наций и международных организациях, связанные с охраной окружающей среды; Инициатива по обеспечению климатической нейтральности системы Организации Объединенных Наций; Рыночные меры (РМ). Общее обсуждение всех этих вопросов, связанных с изменением климата, состоится на следующем заседании (EX/4) после того, как будут представлены все относящиеся к данному вопросу документы.

### ***Устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации***

38. Генеральный секретарь представил документ WP/28, касающийся мероприятий, проведенных ИКАО в ответ на резолюцию A37-19 Ассамблеи (*Сводное заявление о постоянной*

политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата), в которой была высказана просьба к ИКАО и ее государствам-членам принять активное участие в последующей деятельности в области устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации. Деятельность Организации включала обмен информацией о передовой практике между государствами и другими заинтересованными сторонами путем созыва Практикума ИКАО по устойчиво производимым альтернативным видам топлива (Монреаль, 18–20 октября 2011 года) и постоянного обновления веб-сайта Глобальной рамочной программы по альтернативным видам авиационного топлива (GFAAF). Еще одной ключевой областью работы ИКАО стало содействие глобальным инициативам в области устойчиво производимых альтернативных видов топлива, включая осуществление по случаю саммита Рио + 20 в июне 2012 года инициативы ИКАО "Полет в устойчивое будущее", в рамках которой Генеральный секретарь совершил поездку из Монреаля в Рио-де-Жанейро с использованием четырех стыковочных рейсов, на каждом из которых применялись устойчиво производимые альтернативные виды топлива. В июне 2012 года была создана Группа экспертов по устойчиво производимым альтернативным видам топлива (SUSTAF) для подготовки рекомендаций, призванных облегчить разработку и внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации. Результаты этой работы были представлены в добавлении А к документу WP/28. Кроме того, в процессе работы CAEP по оценке тенденций в области эмиссии CO<sub>2</sub> были рассмотрены трудности количественной оценки будущих объемов производства альтернативных видов топлива для авиации и учета изменений нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> на основе жизненного цикла. Все упомянутые мероприятия позволили определить предстоящие задачи и следующие шаги, включая необходимость устранения первичных экономических барьеров для промышленной разработки и внедрения альтернативных видов топлива для авиации и обеспечения устойчивости таких видов топлива. Совет предложил Ассамблее: отметить меры, предлагаемые в резолюции A37-19 Ассамблеи, и поддержать продолжение работы Организации по оказанию содействия усилиям государств и отрасли в разработке и внедрении устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации; рассмотреть информацию, содержащуюся в документе WP/28, в целях обновления резолюции A37-19 Ассамблеи.

39. Делегат Индонезии затем представил документ WP/164, в котором содержалась информация об инициативах его государства в области экологически чистой авиации, направленным на устойчивое развитие, которые касаются альтернативных видов топлива для воздушных судов и которые являются частью предварительных мероприятий и мероприятий по внедрению государственных планов действий в отношении изменения климата и уменьшения эмиссии парниковых газов (ПГ). В документе освещены основы юридически обязательной политики Индонезии в области мер по внедрению альтернативных видов топлива и ее обязательства вносить существенный вклад в реализацию таких мер как внутри страны, так и на региональном и международном уровнях. Делегат Индонезии отметил в этой связи, что во время настоящей сессии Ассамблеи его государство подписало с ИКАО крупномасштабный проект в области технической помощи и охраны окружающей среды в форме соглашения об управленческом обслуживании (СУО). Он также напомнил о настоятельной рекомендации Международной конференции по экологии воздушного транспорта 2013 года (IGAC-2013) (Бали, Индонезия, 1–4 июля 2013 года) развивать более тесное и широкое сотрудничество между заинтересованными сторонами как на национальном, так и на глобальном уровне (см. документ WP/166). Поэтому Индонезия горячо приветствовала готовность государств – членов ИКАО, международных организаций и авиационной отрасли к обмену знаниями об устойчиво производимых альтернативных видах топлива для авиации, а также обмену технологиями и наращиванию потенциала. Ассамблее было предложено принять во внимание упомянутые инициативы Индонезии в области экологически чистой авиации, направленные на устойчивое развитие, при выработке политики и рекомендуемых мер по внедрению в отношении уменьшения эмиссии ПГ.

40. Делегат Соединенных Штатов Америки представила документ WP/108, в котором сообщалось о предпринимаемых ее государством значительных усилиях по поддержке исследований, разработке, демонстрации возможностей и внедрению устойчиво производимых альтернативных видов

реактивного топлива, которые потенциально способны внести большой вклад в обеспечение экологической устойчивости, энергетической безопасности и экономической стабильности международной авиации. Такие виды топлива могут уменьшить нетто-эмиссию CO<sub>2</sub> в течение жизненного цикла по сравнению с обычными видами топлива, снизив таким образом воздействие авиационной эмиссии. Они также могут снизить воздействие на качество воздуха и способствовать достижению целей ИКАО в области предотвращения изменения климата. Сообщая об Инициативе Соединенных Штатов Америки в области альтернативных видов топлива для коммерческой авиации (CAAFI) и о продлении их программы "Выращивать, чтобы летать", в документе подчеркивается важность понимания того, что государства должны и впредь играть главенствующую роль в разработке и внедрении альтернативных видов реактивного топлива, сотрудничая с широким кругом заинтересованных сторон, включая авиакомпании, поставщиков топлива, финансовое сообщество и изготовителей. В документе также особо отмечалось, что ИКАО должна по-прежнему поддерживать усилия государств, но при этом ей не следует пытаться расширить свою сферу компетенции или стремиться к выработке стандартов или политики в области устойчиво производимых альтернативных видов реактивного топлива. Усилия по разработке и внедрению таких видов топлива предпринимаются на глобальном уровне с большим количеством разнообразных инициатив, появляющихся во всем мире, включая государственно-частные партнерства, государственные инициативы в области исследований и разработок, усилия по выстраиванию системы рыночных поставок. Несмотря на признание Соединенными Штатами Америки того факта, что сомнения в отношении всей цепи поставок альтернативного реактивного топлива и сложные задачи, связанные с масштабным внедрением конкурентоспособных видов такого топлива, могут повлиять на роль этих видов топлива в ближайшей перспективе, они считают, что были достигнуты многообещающие результаты, обладающие значительным потенциалом. Соединенные Штаты Америки продолжили предпринимать активные усилия как на государственном, так и на международном уровнях, направленные на то, чтобы сделать альтернативные виды реактивного топлива реальностью и оказать помощь в обеспечении экологической устойчивости и достижении высоких экономических показателей международной авиации.

41. Соединенные Штаты Америки предложили Ассамблее: принять к сведению прогресс, достигнутый в области продвижения альтернативных видов реактивного топлива путем проведения испытаний, анализа, развития инфраструктуры снабжения топливом и ее внедрения; вновь подчеркнуть важную роль альтернативных видов реактивного топлива в достижении природоохранных целей международной авиации; вновь подтвердить роль ИКАО в поддержке усилий государств-членов и обеспечении межгосударственного обмена информацией, а также передовой практикой в области исследований, разработки, демонстрации и внедрения альтернативных видов реактивного топлива при отсутствии попыток расширить свою сферу компетенции или стремления к выработке стандартов или политики в области устойчиво производимых альтернативных видов реактивного топлива.

42. Делегат Литвы затем подробно остановился на подразделе 3.4 (Устойчиво производимые альтернативные виды топлива) документа WP/83 [с Revision № 1 (только на французском языке)], представленного 44 государствами – членами ЕС и ЕКГА. Эти государства поддержали всеобъемлющий подход к уменьшению воздействия международной авиации на климат, включающий новые технологии, более эффективные методы эксплуатации воздушных судов, РМ, а также устойчиво производимые альтернативные виды топлива. Разработка и использование таких видов топлива, которые потенциально способны привести к уменьшению авиационной нетто-эмиссии CO<sub>2</sub> в течение жизненного цикла, необходимы для Европы. Однако остается множество сомнений в отношении конкретных преимуществ и стоимости устойчиво производимых альтернативных видов топлива. Европейские государства поддержали роль ИКАО в обмене информацией и передовой практикой, касающихся таких видов топлива. Роль ИКАО также должна заключаться в содействии согласованию политики в отношении механизмов обеспечения устойчивости производства альтернативных видов топлива для авиации и учета эмиссии ПГ в течение ее жизненного цикла.



### ***Планы действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>***

43. Генеральный секретарь представил документ WP/30, в котором сообщалось об имевших место после последней сессии Ассамблеи событиях в ИКАО, связанных с планами действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>, а также о предстоящих мерах, с помощью которых ИКАО может оказать государствам дополнительную поддержку в подготовке, обновлении и реализации их планов действий. Обновляя данные, представленные в документе, он отметил, что к середине августа 2013 года 63 государства-члена, на долю которых приходится около 80 % общего объема международных авиаперевозок в мире, представили ИКАО планы действий. Ожидалось, что еще 20 планов действий будут представлены к концу 2013 года, в результате чего охват международных авиаперевозок превысит 90 % их общемирового объема. На основе накопленного ИКАО опыта в связи с представленными планами действий и с учетом результатов рассмотрения содержащейся в них информации были определены области, требующие усовершенствований, и дальнейшие шаги, направленные на повышение качества планов действий, оказание помощи в согласовании содержащихся в них данных и увеличение числа планов действий, подлежащих подготовке и обновлению. Ассамблее было предложено: признать проделанную работу и достигнутый Организацией прогресс в выполнении поручения 37-й сессии Ассамблеи ИКАО в отношении подготовки и представления планов действий государств по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>; рекомендовать государствам-членам добровольно представлять в своих планах действий более полные и надежные данные для облегчения подготовки ИКАО глобальных данных об эмиссии; поддержать продолжение работы Организации по дальнейшему оказанию помощи государствам в подготовке и обновлении планов действий и в реализации содержащихся в них отдельных мер, как указано в п. 4 данного документа; рассмотреть содержащуюся в документе WP/30 информацию на предмет обновления резолюции A37-19 Ассамблеи.

44. Делегат Бразилии затем представил документ WP/305, где излагался план действий его государства по сокращению авиационной эмиссии ПГ, официальный и окончательный вариант которого в дальнейшем будет представлен Секретариату ИКАО. В документе подчеркивалось, что планы действий являются полезным средством информирования о предпринимаемых усилиях и будущих планах отдельных государств по решению проблем воздействия гражданской авиации на окружающую среду. Бразилия признала, что ИКАО достигла значительного прогресса в своей деятельности по уменьшению воздействия авиации на климат. Тем не менее необходимы дальнейшие усилия для оценки осуществимости и экологических выгод корзины мер, разработанных с целью сокращения авиационной эмиссии ПГ. Такие меры, как эксплуатационные усовершенствования, совершенствование авиационной техники и разработка и принятие стандарта на CO<sub>2</sub> для воздушных судов, должны остаться приоритетными задачами для ИКАО. В частности, очень желательны конкретные действия по поддержке государств в разработке и внедрении устойчиво производимых альтернативных видов топлива, так как последние потенциально способны обеспечить максимальное сокращение авиационной эмиссии ПГ по сравнению с другими пунктами корзины мер. Целью упомянутого плана действий Бразилии является обмен информацией с Секретариатом ИКАО и государствами-членами для поддержки глобальных усилий по сокращению эмиссии ПГ международной гражданской авиации. Бразилия подчеркнула добровольный характер планов действий, которые не должны восприниматься или неправильно пониматься, как национальные или международные обязательства. Бразилия предложила Ассамблее: принять к сведению информацию, представленную в документе WP/305; рекомендовать государствам-членам добровольно представлять свои планы действий и размещать их на общедоступном веб-сайте ИКАО с целью повышения прозрачности и эффективности инициативы ИКАО.

45. Делегат Индонезии представил документ WP/165, содержащий информацию об инициативах его государства в области экологически чистой авиации, направленных на устойчивое развитие, которые касаются возобновляемой энергии для эксплуатации аэропортов и являются частью предварительных мероприятий и мероприятий по внедрению плана действий Индонезии в отношении

изменения климата и уменьшения эмиссии ПГ. В этом документе кратко излагались директивы и меры по внедрению, принятые в связи с обязательством Индонезии активно участвовать в глобальных инициативах по смягчению последствий изменения климата и уменьшению совокупной эмиссии ПГ на 26 % к 2020 году. В документе также подчеркивалось, что после Международной конференции по экологически чистой авиации 2013 года (IGAC-2013) Индонезия инициировала политику, стратегию и меры по внедрению в отношении возобновляемой энергии для эксплуатации аэропортов, в первую очередь расположенных в восточной части страны, на период с 2013 по 2020 годы. Упомянутые инициативы в области экологически чистой авиации имели две цели: обеспечение потребностей аэропортов в электроэнергии в соответствии с принципами устойчивого развития и в то же время повышение безопасности полетов и авиационной безопасности. Структура энергопотребления аэропортов будет включать возобновляемую энергию, в том числе солнечную, ветровую и энергию из биомассы. Будущие программы включают: разработку плана предварительных мероприятий; развитие сотрудничества на государственном уровне между всеми заинтересованными сторонами в области программных действий, технических аспектов, финансовых, организационных и правовых основ и наращивания потенциала; создание системы мониторинга, отчетности и верификации (МОВ) для контроля выполнения мероприятий в области возобновляемых источников энергии как правительством Индонезии, так и третьими сторонами. Ассамблее было предложено принять к сведению инициативы Индонезии в области экологически чистой авиации, направленные на устойчивое развитие, которые касаются возобновляемой энергии для эксплуатации аэропортов, при разработке политики и рекомендуемых мероприятий по внедрению в отношении уменьшения эмиссии ПГ.

46. Делегат Соединенных Штатов Америки подробно остановилась на пункте 2.6 (Планы действий) документа WP/234. Ее государство решительно поддержало добровольное обязательство, взятое на себя государствами в 2010 году, о подготовке и представлении в ИКАО планов действий и вместе со многими другими государствами представило свой план действий в июне 2012 года. Ее государство считает, что планы действий служат эффективным средством, позволяющим обратить внимание на предпринимаемые усилия и планы дальнейших действий отдельных государств – членов ИКАО для решения проблемы воздействия авиации на климат и достижение прогресса в деле реализации целей ИКАО. Соединенные Штаты Америки поддержали наращивание усилий на основе упомянутых планов действий и их совершенствование и предложили Ассамблее в рамках применения всеобъемлющего подхода для решения проблемы воздействия авиации на климат в числе прочего рекомендовать государствам совершенствовать их планы действий и представлять и обновлять их каждые три года, начиная с июня 2012 года, а также делать их общедоступными в целях достижения наибольшей эффективности.

47. Выделяя раздел 5 (Планы действий государств) документа WP/83 [с Revision № 1 (только на французском языке)] и обновляя содержащиеся в нем сведения, делегат Литвы подчеркнул, что 44 государства – члена ЕС и ЕКГА одобрили предпринимаемые государствами – членами ИКАО и отраслью усилия по смягчению последствий воздействия международной авиации на климат. Рекомендация ИКАО государствам представлять свои планы действий является очень полезной инициативой, которая подлежит дальнейшему развитию. Европа внесла вклад в эту инициативу путем представления ИКАО планов действий 37 европейских государств. Европа также поддерживала и вносила средства в проекты, специально направленные на оказание помощи развивающимся государствам в разработке их планов действий. Ассамблее было предложено поддержать дальнейшую разработку планов действий государств и обеспечить ежегодное представление государствами данных об эмиссии CO<sub>2</sub>, чтобы ИКАО могла отслеживать прогресс в достижении согласованных целей.

48. Делегат Боливии (Многонационального Государства) затем представил документ WP/317 (с исправлением № 1) от имени 18 членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) [Аруба, Белиз, Боливия (Многонациональное Государство), Гватемала, Гондурас, Доминиканская Республика, Колумбия, Коста-Рика, Куба, Никарагуа, Панама, Парагвай,

Перу, Сальвадор, Уругвай, Чили, Эквадор и Ямайка], в котором содержался анализ обсуждения и событий, касающихся окружающей среды и гражданской авиации. Эти государства призвали к активному участию и содействию инициативам, направленным на повышение качества глобальной окружающей среды как неотъемлемого права всех народов мира, признавая в числе прочего: принцип общей, но дифференцированной ответственности (CBDR); принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей в сфере воздушного транспорта; принцип особых обстоятельств и соответствующих возможностей (SCRC). Ассамблее было предложено: принять к сведению информацию, представленную в документе WP/317; признать принцип CBDR, а также принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей в сфере воздушного транспорта и принцип SCRC; поддержать критерий ИКАО в отношении добровольно представляемых планов действий по уменьшению авиационной эмиссии; одобрить критерий прозрачности упомянутых планов действий; запросить более высокий уровень представительства развивающихся государств в CAEP.

49. Была также принята к сведению информация о представлении следующих пяти информационных документов: WP/131 (*Доминиканская Республика – План действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> международной гражданской авиации*), представленный Доминиканской Республикой; WP/346 Revision No. 1 (*Инициативы по защите окружающей среды – Индия*), представленный Индией; WP/268 (*Соглашение о добровольной деятельности, направленной на сокращение эмиссии ПГ в Республике Корея*), представленный Республикой Корея; WP/279 [*План действий Центральной Америки по сокращению эмиссии международной гражданской авиацией (CAAPER)*], представленный Гватемалой, Белизом, Гондурасом, Сальвадором, Никарагуа и Коста-Рикой; WP/328 [*Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS). Доклад о деятельности и достижениях после 37-й сессии Генеральной Ассамблеи*], представленный совместно государствами – членами CASSOS, раздел 3 которого посвящен охране окружающей среды и устойчивому развитию воздушного транспорта в рамках CASSOS и ее государств-членов.

### ***Помощь государствам. Авиация и изменение климата***

50. Генеральный секретарь представил документ WP/31 о деятельности ИКАО после последней сессии Ассамблеи, относящейся к оказанию помощи государствам-членам по вопросам доступа к передаче технологий, наращиванию потенциала и финансовым ресурсам, а также при подготовке планов действий по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub>. Высокий уровень интереса, сотрудничества и вовлеченности государств-членов и других заинтересованных сторон в процесс разработки планов действий и значительный прогресс, достигнутый в очень короткие сроки, в значительной степени стали результатом обоснованной программы ИКАО по наращиванию потенциала, которая охватывала широкий круг мероприятий от предоставления инструктивного материала и разработки интерактивного веб-сайта и практических средств, таких как инструмент ИКАО для оценки экономии топлива (IFSET), до проведения практических обучающих семинаров и более чем 200 телеконференций с отдельными национальными координаторами по планам действий государств. Прочая информационно-разъяснительная деятельность включала проведение семинара ИКАО по устойчиво производимым альтернативным видам топлива (Монреаль, 18–20 октября 2011 года) и Симпозиума ИКАО по вопросам авиации и изменения климата "*Цель – экология*" (Монреаль, 14–16 мая 2013 года), а также различные публикации, посвященные авиации и окружающей среде. Ожидается, что недавно опубликованный *Экологический доклад ИКАО 2013 года: "Авиация и изменение климата"*, доступный всем делегатам, будет дополнительно способствовать такому обмену знаниями и информацией.

51. В ходе семинара ИКАО "Содействие принятию мер: авиация и изменение климата" (Монреаль, 23–24 октября 2012 года) были определены возможности по оказанию помощи, необходимой для реализации мер, указанных в планах действий государств. Подчеркнув, что оказание такой помощи уже осуществляется, Генеральный секретарь упомянул новый крупномасштабный

проект ИКАО и Индонезии в области технической помощи и охраны окружающей среды, направленный на повышение качества управления и уменьшение авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> в этом государстве (см. п. 39 выше), который может служить примером для других государств, если они проявят к нему интерес. ИКАО также изучает возможности партнерства с другими международными организациями с целью создания процессов, способствующих финансированию государств-членов, нуждающихся в такой помощи.

52. Представив обновленную информацию, Генеральный секретарь отметил, что в августе 2013 года Глобальный экологический фонд (ГЭФ) утвердил концепцию проекта *"Преобразование глобального авиационного сектора: сокращение эмиссии международной авиации"*, представленную ИКАО, и ассигновал 2 млн долл. США на разработку этого проекта. Это был первый случай утверждения проекта такого рода. Кроме того, Генеральный секретарь от имени ИКАО и г-н Сийм Каллас, вице-президент и комиссар по транспорту Европейской комиссии, от имени Европейской комиссии подписали письмо о намерениях по созданию совместного проекта с ЕС под названием *"Наращивание потенциала в целях уменьшения эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации"* и ассигновали 6,5 млн евро (около 8 млн долл. США) на разработку этого проекта, который будет направлен на оказание помощи государствам Африки и региона Карибского моря. Дополнительная информация будет доступна в ближайшие недели.

53. Ассамблее было предложено в документе WP/31: принять к сведению мероприятия и поддержать проводимую Организацией работу по оказанию помощи государствам в подготовке и реализации планов действий и продолжении содействия в получении доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала в развивающихся странах; рассмотреть информацию, содержащуюся в данном документе, в целях обновления резолюции A37-19 Ассамблеи.

54. Делегат Саудовской Аравии затем представил документ WP/176, в котором была изложена точка зрения его государства на ожидаемые результаты и желательные цели сессии Ассамблеи, касающиеся международной авиации и изменения климата. В отношении помощи государствам Ассамблее было предложено: активизировать исследование, определение и разработку механизмов, содействующих оказанию технической и финансовой помощи развивающимся государствам, облегчению их доступа к существующим и новым финансовым ресурсам, передаче технологий и наращиванию потенциала, а также мер адаптации к видам влияния на окружающую среду, с тем чтобы реализовать совместные усилия ИКАО и ее государств-членов на коллективной основе; стимулировать изучение новых идей в отношении источников финансирования для покрытия расходов на меры адаптации и передачу технологий, не прибегая к введению сборов или налогов на потребление авиационного топлива.

55. Была также принята к сведению информация о том, что по данному вопросу представлены два информационных документа: WP/166 [*Инициативы в области экологии воздушного транспорта в целях устойчивого развития: Международная конференция по экологии воздушного транспорта 2013 года (IGAC-2013)*], представленный Индонезией, и WP/270 [*Разработка учебной программы по воздействию авиации на окружающую среду*], представленный Республикой Корея.

#### ***События в других органах Организации Объединенных Наций и международных организациях, связанные с охраной окружающей среды***

56. Генеральный секретарь представил документ WP/32, содержащий информацию о происшедших после последней сессии Ассамблеи событиях, связанных с работой ИКАО в области охраны окружающей среды, проделанной в рамках сотрудничества с другими органами ООН и международными организациями, в частности о событиях, имевших место в процессе реализации

РКИК ООН, а также связанных с Международной морской организацией (ИМО), Конференцией ООН по устойчивому развитию (UNCSD) (Конференцией Рио + 20), Межправительственной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК), Программой развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) и Международной туристской организацией (ЮНВТО).

57. Ассамблее было предложено: отметить продолжающееся сотрудничество ИКАО с другими органами ООН, особенно в области международной авиации и изменения климата, согласно просьбе, изложенной в резолюции А37-19 Ассамблеи; поддержать продолжение сотрудничества ИКАО с другими органами ООН и международными организациями; просить государства-члены четко заявить в рамках процесса РКИК ООН о своей обеспокоенности в связи с использованием международной авиации в качестве потенциального источника для мобилизации средств на долгосрочное финансирование связанных с климатом мер, с тем чтобы не допустить целенаправленного непропорционального использования международной авиации в качестве источника таких поступлений (что также было отражено в проекте Сводного заявления об изменении климата, обновляющего резолюцию А37-19 Ассамблеи, которое было приведено в документе WР/34); просить государства-члены информировать свои делегации Сторон процесса РКИК ООН о том, что делается в ИКАО по вопросу международной авиации и изменения климата, и согласовывать их позиции; рассмотреть информацию, содержащуюся в документе WР/32, в целях обновления резолюции А37-19 Ассамблеи.

#### ***Инициатива по обеспечению климатической нейтральности системы Организации Объединенных Наций***

58. Генеральный секретарь затем представил документ WР/33, содержащий информацию о прогрессе, достигнутом ИКАО в процессе реализации инициативы по обеспечению климатической нейтральности системы ООН (СNUN). ИКАО обеспечила значительную поддержку другим органам ООН в процессе реализации этой общесистемной инициативы ООН, включая разработку вычислителя объема эмиссии углерода ИКАО, который применяется в качестве официального инструмента ООН для оценки относящейся к воздушным перевозкам доли эмиссии, входящей в состав кадастра эмиссии ПГ ООН, и вычислителя ИКАО для организации совещаний с учетом экологических факторов (IGMC), который позволяет определить оптимальное место проведения совещаний с точки зрения эмиссии CO<sub>2</sub> в результате воздушных перевозок участников. Кроме того, Специальной группой Секретариата по углеродной нейтральности была проделана значительная работа для Организации по созданию плана снижения эмиссии (ПСЭ). Согласно 3-му ежегодному докладу о кадастре ПГ для системы ООН под названием "*На пути к климатически нейтральной системе ООН: экологический след системы ООН и усилия по его уменьшению*" воздушные перевозки являются одним из самых значительных источников эмиссии в рамках системы ООН, поэтому продолжающееся сотрудничество между ИКАО и другими организациями системы ООН имеет особенно важное значение для сохранения ИКАО своей ведущей роли в области международной авиации и изменения климата.

59. Ассамблее было предложено просить Совет: продолжать сотрудничество с межучрежденческими группами ООН, рассматривающими вопросы устойчивости методов управления, и сохранять свою ведущую роль посредством разработки методов и обновления средств количественной оценки авиационной эмиссии ПГ с учетом СNUN; продолжать разработку и реализацию стратегии сокращения эмиссии ПГ и совершенствования практики устойчивого управления внутри Организации в соответствии с общей политикой системы ООН.

#### ***Рыночные меры (РМ)***

60. Генеральный секретарь представил документ WР/29 о результатах деятельности ИКАО в области РМ в ответ на резолюцию А37-19 Ассамблеи, которая просила Совет: разработать рамки

применения РМ; изучить пороговый уровень *de minimis* применительно к РМ; изучить возможность введения глобальной системы РМ; собирать информацию об объемах компенсационных платежей за выбросы углерода; провести исследование возможного применения механизма чистого развития (МЧР) Киотского протокола к международной авиации. В документе подчеркивалось, что количественный и качественный анализы трех вариантов внедрения глобальной системы РМ показали, что все три варианта являются технически осуществимыми и могут способствовать достижению экологических целей ИКАО. В документе также отмечалась проводимая параллельно работа по разработке рамок применения РМ, в которой особое внимание было сосредоточено на цели таких рамок, сфере действия РМ и учете особых обстоятельств и соответствующих возможностей (SCRC) государств. Ассамблее было предложено: признать проделанную Организацией по просьбе Ассамблеи работу по РМ; рассмотреть содержащуюся в документе WP/29 информацию в целях обновления резолюции A37-19 Ассамблеи.

61. Делегат Российской Федерации затем представил два документа: WP/250 и WP/275. В документе WP/250 был сделан вывод о том, что РМ оказали отрицательное влияние на потенциал сокращения авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации, основанный на анализе, для которого использовались официально опубликованные данные ИКАО и результаты исследований, проведенных несколькими независимыми группами экспертов по РМ, в том числе экспертов ЕС. В документ признавалось, что многие государства поддержали пороговый уровень *de minimis*, но при этом утверждалось, что он будет способствовать замедлению темпов экономического и технического развития развивающихся государств. Совместимость такого порогового уровня с глобальной системой РМ была поставлена под сомнение. Ассамблее было предложено поручить Совету пересмотреть желательные глобальные цели, с тем чтобы они могли способствовать достижению главной цели – реальному уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации, а также повышению безопасности полетов, обеспечению устойчивого развития международной гражданской авиации и укреплению сотрудничества, которое будет способствовать "... установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира". Ассамблее в числе прочего было также предложено: поручить Совету изучить возможность замены концепции РМ концепцией "мер экономического стимулирования" для достижения цели реального уменьшения эмиссии CO<sub>2</sub> в секторе международной гражданской авиации, а также целей повышения безопасности полетов и содействия устойчивому развитию воздушного транспорта; призвать государства-члены на добровольной основе представлять ИКАО национальные планы действий по уменьшению эмиссии ПГ и рассматривать такие планы в качестве одного из ключевых элементов для учета SCRC развивающихся государств при решении вопросов, связанных с предотвращением возможных катастрофических последствий изменения климата; призвать государства-члены отказаться от применения принципа *de minimis* как фактора, способствующего дальнейшему увеличению разрыва между уровнями научно-технического развития государств, имеющих различный экономический потенциал.

62. В документе WP/275 Российская Федерация предложила ряд изменений к предложенному обновленному Сводному заявлению об изменении климата, содержащемуся в документе WP/34, с целью приведения его в соответствие со стратегическими целями ИКАО и достижения возможности принятия этого документа более широким кругом государств-членов.

63. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов представила документ WP/258 с изложением точки зрения ее государства на авиацию и изменение климата, кратким описанием многочисленных инициатив, предпринятых в целях уменьшения авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>, и изложением взглядов на упомянутое Сводное заявление об изменении климата. Объединенные Арабские Эмираты предложили Ассамблее: принять рамки РМ для международной авиации, применимые в границах воздушного пространства реализующего их государства, без условия взаимного согласия; дать согласие на разработку глобальной системы РМ для международной авиации,

включая дорожную карту и сроки реализации; поручить Совету представить результаты этой работы на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году; поручить Совету разработать стандарты ИКАО для мониторинга, отчетности и верификации (МОВ) в отношении эмиссии ПГ эксплуатантами воздушных судов, осуществляющих международные воздушные перевозки; поручить Совету продолжать исследования показателей эффективности альтернативных видов топлива для авиации.

64. Делегат Вьетнама представил документ WP/350, в котором излагались взгляды его государства на уменьшение авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>. Вьетнам признал растущую необходимость в решении глобальной проблемы изменения климата и выразил уверенность в том, что технические, эксплуатационные и инфраструктурные меры позволят найти долгосрочное решение для устойчивого развития авиации. Он настоятельно призвал ИКАО: попросить государства воздержаться от введения односторонних РМ и работать в сотрудничестве с ИКАО над решением проблемы авиационной эмиссии; взять на себя уверенное лидерство в осуществлении дальнейших усилий по уменьшению воздействия авиации на изменения климата, при этом сохраняя авиацию безопасной, недорогой и доступной.

65. Делегат Уганды представил документ WP/272, в котором была изложена позиция 54 африканских государств в отношении изменения климата и, в частности, в отношении РМ. Эти государства приветствовали и признали продолжающуюся значительную работу ИКАО и ее государств-членов, а именно: представление планов действий государств при содействии ИКАО; анализ экономической целесообразности глобальной системы РМ; усовершенствования в сфере организации воздушного движения и аэропортовых операций; продолжающуюся работу в области альтернативных видов топлива; инвестирование со стороны отрасли в авиационные технологии нового поколения. Африканские государства являются частью этого процесса, и в представленном документе были описаны принимаемые некоторыми из них меры, направленные на решение проблемы их авиационной эмиссии.

66. Африканские государства предложили Ассамблее: поручить Совету разработать для обсуждения на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году простую с административной точки зрения глобальную систему РМ, которая должна стать переходной мерой, дополняющей технические меры; поручить Совету обеспечить учет этой системой принципов CBDR и SCRC развивающихся государств; постановить, что любая РМ, предложенная государством или регионом в отношении международной гражданской авиации до принятия глобальной системы РМ, должна быть основана на взаимном согласии заинтересованных государств и должна предоставлять освобождения на маршрутах из развивающихся государств и в направлении развивающихся государств, объем международных гражданских авиаперевозок которых ниже порогового уровня в 1 % от общего числа коммерческих тонно-километров международных гражданских авиаперевозок; дать указание Совету установить необходимые механизмы для продолжения оказания помощи государствам в подготовке их соответствующих планов действий; подтвердить ведущую роль ИКАО в решении проблем эмиссии международной гражданской авиации; рекомендовать государствам-членам воздерживаться от одностороннего применения своих систем РМ к перевозчикам других государств; настоятельно призвать государства-члены воздерживаться от разработки и внедрения каких-либо систем РМ вне рамок ИКАО.

67. Комитет согласился отложить представление оставшихся рабочих документов, касающихся РМ, и документа WP/34, в котором Совет представил проект "*Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*", до следующего заседания, на котором Исполнительный комитет обсудит проблему изменения климата в целом на основе различных рабочих документов и соответствующих информационных документов.

68. Заседание закрылось в 12:00.





**Протокол четвертого заседания**  
(четверг, 26 сентября 2013 года в 14:00)

**ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ**

1. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

*Изменение климата*

- *Рыночные меры (РМ)*
- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Документ, представленный Литвой от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)
- Документ, представленный Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА)
- Документ, представленный Международной коалицией за устойчивую авиацию (ИКСА)
- Информационный документ, представленный Китаем
- Информационный документ, представленный МСА
- *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*

**КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**

**Пункт 17 повестки дня: Охрана окружающей среды**

*Изменение климата*

1. Комитет возобновил (EX/3) рассмотрение данного второго раздела пункта 17 повестки дня и проблемы рыночных мер (РМ).

*Рыночные меры (РМ)*

2. Остановившись на п. 2.5 (Рыночные меры) документа WP/234, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнула, что ее государство взяло на себя обязательства в отношении выработки глобального подхода к решению проблемы воздействия авиации на климат и в течение последних месяцев оказывало содействие в подготовке проекта Сводного заявления об изменении климата,

содержащегося в документе WP/34. В значительной степени предложенный текст заявления отражает достигнутый прогресс в ходе реализации всеобъемлющего подхода. Соединенные Штаты Америки поддержали его положения относительно технологии, стандартов, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов реактивного топлива. Они также поддержали продолжение работы по созданию глобальной системы РМ применительно к международной авиации, которая дополнит многие другие усилия, предпринимаемые ИКАО и ее государствами-членами с целью уменьшения авиационной эмиссии.

3. Соединенные Штаты Америки тем не менее высказали мнение, что предложенные рамки применения РМ, содержащиеся в пп.17 и 18 проекта Сводного заявления, требуют дополнительного рассмотрения Ассамблеей. В частности, они возразили против п. 18, касающегося освобождений от применения РМ на маршрутах из развивающихся государств и в направлении развивающихся государств, доля которых в авиационной деятельности находится ниже порогового уровня в 1%. Несмотря на то что Соединенные Штаты Америки поддержали концепцию освобождений *de minimis*, существующий подход вызвал у них серьезную озабоченность. Соединенные Штаты Америки не согласились с тем, что пороговый уровень должен быть основан на объеме авиационной деятельности государств, а не эксплуатантов, поскольку отдельный эксплуатант может иметь очень высокий относительный уровень деятельности в отличие от государства его регистрации. Для соблюдения принципов ИКАО о недискриминации и во избежание нарушения рыночного равновесия должна приниматься во внимание именно деятельность эксплуатанта. Соединенные Штаты Америки высказали мнение, что пороговый уровень в 1% не является приемлемым, так как предварительный анализ показал, что он приведет к освобождению рейсов из и в направлении подавляющего большинства государств мира и значительной доли эмиссии. Для определения приемлемого порогового уровня необходимо серьезное дополнительное обсуждение. По мнению Соединенных Штатов Америки, освобождения не должны зависеть от того, направлены ли маршруты в развивающиеся государства или из них, или от самого статуса развивающегося государства. Они считают, что Ассамблея может и должна принять во внимание озабоченность государств-членов и приложить усилия к определению технически целесообразного порогового уровня *de minimis* вместо введения неточных терминов, которые приведут лишь к большей неопределенности и разногласиям в будущем. Соединенные Штаты Америки высказали мнение, что п. 18 проекта Сводного заявления препятствует применению рамок, определенных в п. 17, и руководящих принципов разработки и реализации РМ для международной авиации, изложенных в приложении к данному заявлению, и угрожает будущей разработке обоснованной и эффективной глобальной системы РМ. Тем не менее Соединенные Штаты Америки готовы работать в ближайшие дни над поиском решения, которое позволит устранить описанные опасения и достигнуть удовлетворительного результата.

4. Делегат Литвы затем подробно остановился на подразделе 3.5 (Рыночные меры) документа WP/83 [с Revision № 1 (только на французском языке)], представленного 44 государствами – членами ЕС и ЕКГА. Эти государства поддержали всеобъемлющий подход к уменьшению воздействия международной авиации на климат, предложенный также Советом в документе WP/34. Такой подход включает: прогресс в области технологии; эксплуатационные усовершенствования; устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации; и РМ, необходимые для устранения разрыва в уровнях эмиссии, влияние которых было признано как ИКАО, так и авиационной отраслью. Для указанных европейских государств приоритетной задачей на данной сессии Ассамблеи было принятие решения о разработке к 2016 году глобальной системы РМ для международной авиации, которая должна начать применяться с 2020 года. Они заявили, что до тех пор государства или группы государств должны иметь возможность вводить РМ в рамках их собственного воздушного пространства без необходимости достижения каких-либо дополнительных договоренностей. Европейские государства подчеркнули важность учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей (SCRC) государств при минимизации нарушения рыночного равновесия и углеродной утечки и недопущения дискриминации эксплуатантов воздушных судов. ИКАО необходимо провести

техническую работу по созданию детально проработанной глобальной системы РМ за время с настоящего момента до 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году. В связи с этим необходимо как можно быстрее прийти к соглашению относительно требуемой программы работы.

5. Указанные европейские государства одобительно отозвались о предложенном Сводном заявлении об изменении климата как о тщательно продуманном компромиссе для достижения требуемого всеобъемлющего подхода. Несмотря на то что это заявление не безусловно, оно образует единый пакет мер, к реализации которых все должны стремиться.

6. Следующим обсуждаемым документом стал документ WP/68 Revision No. 3, представленный наблюдателем от Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) от имени Международного совета аэропортов (МСА), Организации по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ИАТА, Международного совета деловой авиации (МСДА) и Международного координационного совета ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА). Попросив Ассамблею признать важность коллективных инициатив авиационной отрасли, он отметил беспрецедентность принятия всей отраслью консенсусного подхода и объединения вокруг общей позиции относительно изменения климата. Единство авиационной отрасли предоставило ИКАО и ее государствам-членам уникальную историческую возможность достигнуть соглашения относительно дальнейших шагов по решению проблемы эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации и создать для Совета ИКАО четкий процесс разработки единой глобальной системы РМ для принятия ее на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году. Авиационная отрасль твердо убеждена в том, что единый глобальный компенсационный механизм для достижения цели углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, является наиболее экономически эффективным и политически целесообразным решением при условии принятия во внимание принципов SCRC и недискриминации. Основой безопасного, упорядоченного и эффективного функционирования современной системы воздушного транспорта является высокая степень единообразия правил, стандартов и процедур. Поэтому авиационная отрасль не считает перспективными региональные или национальные решения. Столь глобализованная отрасль требует глобальных решений, основанных на многосторонних соглашениях, подобных тем, которых ИКАО неизменно достигала в прошлом. Критически важно, чтобы любые РМ, применяемые к авиации, обеспечивали равные возможности и добросовестную конкуренцию и учитывали различные виды и уровни деятельности эксплуатантов. РМ не должны разрабатываться или использоваться для повышения общих доходов или подавления спроса на воздушные перевозки. Предложение авиационной отрасли всерьез затрагивало вопрос SCRC, рекомендуя решения на уровне эксплуатантов, а не на государственном уровне. От имени мировых аэропортов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, авиакомпаний, деловой авиации и изготовителей планеров и двигателей авторы документа WP/68 Revision No. 3 настоятельно призвали государства-члены в числе прочего создать для Совета ИКАО четкий процесс разработки и принятия на 39-й сессии Ассамблеи в 2016 году единой глобальной системы РМ на основе принципов определения ответственности отдельных эксплуатантов, изложенных в добавлении к упомянутому документу. Они высказали мнение, что из трех рассматриваемых в ИКАО нормативных механизмов простая схема компенсации выбросов углерода будет самой быстрой во внедрении, самой простой в управлении и самой рентабельной.

7. Наблюдатель от Международной коалиции за устойчивую авиацию (ИКСА) затем представил два документа: WP/288 и WP/289. В документе WP/288 были изложены взгляды ИКСА на проект Сводного заявления об изменении климата и обоснование введения и сроков внедрения глобальной системы РМ, а также основные соображения о национальных и региональных подходах до начала применения такой системы. Подтвердив свою поддержку сокращения эмиссии в секторе за счет технических и эксплуатационных мер и устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, ИКСА выразила мнение, основанное на недавно проведенных ИКАО и сторонними организациями анализах, о том, что реалистичные прогнозы уменьшения эмиссии в результате этих

мер повлекут за собой необходимость введения дополнительной глобальной системы РМ. ИКСА отметила в связи с этим, что РМ являются экономически эффективными и технически осуществимыми и окажут лишь незначительное влияние на прогнозируемый будущий рост отрасли. Отметив важность быстрого принятия мер, ИКСА подчеркнула, что раннее уменьшение эмиссии приводит к более пологой кривой эмиссии, чем эквивалентный объем годового сокращения, осуществленного позднее. Делегатам было предложено согласиться с разработкой глобальной системы РМ для принятия на чрезвычайной сессии Ассамблеи в 2015 году и внедрения в 2016 году, которая: будет эффективно способствовать уменьшению эмиссии; будет недискриминационной; не будет нарушать рыночное равновесие; будет учитывать вопросы SCRC; будет признавать, что национальные и региональные РМ являются необходимыми средствами до начала ее применения, если авиационный сектор хочет внести свой вклад в сохранение уровня глобального потепления ниже 2 °С.

8. В документе WP/289 ИКСА обратила внимание на проблемы прозрачности и процесса, связанные с окружающей средой. Она подчеркнула, что осведомленность и интерес общественности в отношении проблем изменения климата, в частности влияния авиационной эмиссии на окружающую среду, достаточно высоки, поэтому работа ИКАО в этой области требует более тщательного общественного контроля и большей открытости. ИКСА поддержала продолжение работы над РМ, осуществляемой Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации (CAEP). Ассамблее было предложено попросить Совет после настоящей сессии Ассамблеи начать процесс при участии заинтересованных сторон по разработке на базе Комитета более эффективного подхода к принятию решений относительно экологических проблем и нормативов, который будет полностью открытым, прозрачным и доступным для наблюдателей и по мере возможности для членов широкой общественности, а также будет соответствовать международным обязательствам и практике, осуществляемой в других международных организациях.

9. Была также принята к сведению информация о том, что по данному вопросу представлены следующие два информационных документа: WP/183 (*Достижение сокращения эмиссии путем технических и эксплуатационных мер. Что сделано Китаем*), представленный Китаем, и WP/271 (*Управление эмиссией углерода в аэропортах*), представленный МСА.

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

10. Генеральный секретарь представил документ WP/34, содержащий предложение Совета об обновлении резолюции A37-19 Ассамблеи (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*) в свете достигнутого после завершения последней сессии Ассамблеи прогресса в ключевых областях деятельности по вопросам международной авиации и изменения климата, включая: глобальные желательные цели; технические и эксплуатационные меры; устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации; РМ; планы действий государств; и оказание помощи государствам (см. документы WP/25–WP/31). Он отметил, что, начиная с 2010 года, Совет проводит широкое обсуждение и консультации с целью преодоления расхождений во взглядах и ожиданиях относительно важных проблем и разработки проекта обновленного текста резолюции A37-19 Ассамблеи, отражающего уровень достигнутого компромисса. Несмотря на то что различные взгляды членов Совета на проблему РМ, в частности на п. 17 проекта текста дополнения к документу WP/34, сохранились, Совет решил представить его Ассамблее в качестве основы для преодоления расхождений в выраженных мнениях и достижения договоренности относительно новой политики ИКАО в области изменения климата, которая будет направлять работу Организации в течение следующего трехлетнего периода.

11. Председатель Исполнительного комитета затем открыл обсуждение по всем вопросам, связанным с изменением климата. Делегаты Мексики, Швеции, Чили, Нигерии, Германии, Республики Кореи, Гватемалы, Индонезии, Франции, Дании, Японии, Литвы (от имени 44 государств – членов ЕС и ЕКГА), Малайзии, Шри-Ланки (в принципе) и Парагвая выразили поддержку проекта пересмотренного Сводного заявления, представленного в документе WP/34.

12. Делегат Мексики поддержал предложенный текст, поскольку он четко отражает всесторонний взгляд на прогресс, достигнутый ИКАО и ее государствами-членами в выполнении просьб предыдущей сессии Ассамблеи, изложенных в резолюции А37-19. Он заявил, что государствам, участвующим в сессии Ассамблеи, совершенно необходимо действовать согласованно и в соответствии с их возможностями и обстоятельствами в отношении мер по уменьшению авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> для достижения цели сохранения роста среднемировой температуры на уровне ниже 2 °С. Отметив, что в проекте Сводного заявления признается, что ускорение процесса внедрения топливосберегающих технологий и создания и внедрения устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации способствует достижению коллективных желательных целей, делегат Мексики подчеркнул, что ИКАО и ее государства-члены должны продолжать стимулировать их достижение. Он также подчеркнул необходимость представления государствами их национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub> в ИКАО, с тем чтобы Организация могла оценить достигнутый прогресс, выявить имеющиеся недостатки и оказать требуемую помощь. Также необходимо осуществлять обмен информацией о планах действий государств и ее публикацию, даже если это возможно лишь в ограниченном масштабе, поскольку это очень важно для процесса принятия решений.

13. Делегат Мексики отметил, что проект текста, предложенный Советом, предполагает недопущение влияния на устойчивое развитие воздушного транспорта и выполнение задач и проведение дополнительных исследований, которые позволят следующей сессии Ассамблеи в 2016 году принять более обоснованное решение по РМ и другим вопросам, требующим дальнейшего изучения для определения их целесообразности. Подчеркнув, что проект представляет собой сбалансированный, компромиссный пакет мер по сложному и деликатному вопросу международной авиации и изменения климата, он согласился принять его в представленной форме, если не последуют другие предложения, удовлетворяющие требованиям Мексики и сближающие позиции государств. Делегат Мексики заявил, что Ассамблея, основываясь в своей работе на принципе международного сотрудничества и заботе об общем благе, должна быть в состоянии обеспечить единогласное принятие резолюции по данному важному вопросу, которая подтвердит ведущую роль ИКАО в деле ограничения или уменьшения авиационной эмиссии, влияющей на глобальное изменение климата. Он представит два своих предложения по усовершенствованию проекта текста позднее в ходе обсуждения.

14. Делегат Алжира выразил удовлетворение прогрессом, достигнутым ИКАО в осуществлении своей ведущей роли в деле уменьшения эмиссии CO<sub>2</sub>, и поддержал позицию африканских государств относительно авиации и изменения климата, изложенную в документе WP/272, одним из авторов которого было его государство. Он подчеркнул, что рассмотрение данного вопроса должно проводиться в контексте продолжающихся переговоров и процессов Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) и не должно предвосхищать их результатов. Кроме того, решения о регулировании авиационной эмиссии должны учитывать основополагающие принципы РКИК ООН, в частности принцип справедливости, принцип CBDR и принцип исторической ответственности. Необходимо проследить за тем, чтобы меры, согласованные Ассамблеей, не препятствовали росту гражданской авиации в развивающихся государствах, в особенности тех, которые обладают ограниченными возможностями. Отметив, что реализация РМ может вызвать дополнительные затраты и привести к снижению уровня конкуренции, поставив развивающиеся государства в невыгодное положение, делегат Алжира вновь подчеркнул необходимость упоминания принципа CBDR в проекте Сводного заявления. Подчеркнув,

что РМ не должны замещать собой деятельность по финансированию мер по смягчению последствий изменения климата, он заявил о важности активизации усилий государств в деле достижения целей финансирования, установленных на конференциях по изменению климата в Копенгагене и Канкуне в 2009 и 2010 годах.

15. Делегат Алжира подчеркнул, что планы действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub> развивающихся государств должны осуществляться на добровольной основе и при достаточном финансировании и технической/технологической помощи. Он далее отметил, что ИКАО должна предоставлять дополнительную информацию о потенциальных последствиях внедрения устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации для государств, не имеющих возможностей производить такие виды топлива, а также о переходе на такие виды топлива и повышении топливной эффективности. Делегат Алжира предложил ИКАО изучить и оценить социально-экономические последствия внедрения таких альтернативных видов топлива. Коснувшись затем проекта Сводного заявления, он поставил под сомнение использование выражения "также рекомендует" в п. 11 и предложил пересмотреть его. Делегат Алжира предложил использовать выражение "продолжает рекомендовать".

16. Делегат Саудовской Аравии высказал мнение, что упомянутый проект Сводного заявления больше соответствует интересам развитых государств и предложил создать рабочую группу для его пересмотра. Он предложил: включить в проект все предложения, внесенные Российской Федерацией в документе WP/275; принять большинство предложений, внесенных Соединенными Штатами Америки в документе WP/234, кроме рамок применения РМ, упомянутых в п. 2.5.2, так как Саудовская Аравия считает, что перед внедрением таких рамок должна быть достигнута взаимная договоренность между государствами; провести комплексное исследование для оценки последствий предложений, сделанных государствами – членами ЕС и ЕКГА в документе WP/83 [с Revision № 1 (только на французском языке)], в особенности касающихся развивающихся государств; учесть при составлении предложенной программы работы разработки глобальных РМ, упомянутой в п. 3.5.3 того же документа, последствия таких мер для воздушного транспорта, в особенности в развивающихся государствах; и, ссылаясь на п. 3.5.4, прийти к взаимному согласию, прежде чем начинать разработку рамок применения РМ. Делегат Саудовской Аравии одобрил документы, представленные Вьетнамом и 54 африканскими государствами (WP/350 и /272).

17. В отношении устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации делегат Саудовской Аравии отметил, что его государство поощряет использование чистой энергии, в особенности ветровой и солнечной. Были поддержаны связанные с этим предложения, внесенные Бразилией, Индонезией и государствами – членами ЕС и ЕКГА [см. документы WP/305, /164, /165 и /83 с Revision № 1 (только на французском языке)]. Отметив, что биотопливо может оказывать негативное влияние на продовольственную безопасность и, следовательно, на ликвидацию нищеты, делегат Саудовской Аравии напомнил, что в некоторых документах упоминалось о том, что негативное влияние таких видов топлива превышает негативное влияние обычных видов реактивного топлива, используемых в настоящее время. Указав, что его государство в связи с этим не уверено в том, является ли применение биотоплива правильным шагом, он подчеркнул необходимость подвергнуть такие виды топлива научно-техническому исследованию. По этой причине Саудовская Аравия поддержала принятие упомянутой программы работы, предусматривающей разработку глобальных РМ, описание которой приводится в п. 3.5.3 документа WP/83 [с Revision № 1 (только на французском языке)].

18. Делегат Бразилии напомнил, что согласно статье 2.2 Киотского протокола государства должны стремиться к ограничению или сокращению эмиссии авиации и морского транспорта, действуя соответственно через ИКАО и Международную морскую организацию (ИМО). В то время как в ИМО принцип CBDR безоговорочно признается, в ИКАО имеет место значительное

сопротивление в отношении его соблюдения, обосновываемое тем, что он противоположен принципу недискриминации, провозглашенному в Чикагской конвенции. В опровержение аргумента о том, что принципы CBDR и недискриминации несовместимы, делегат Бразилии напомнил, что первый реализуется в отношении государств в соответствии с их исторической ответственностью за изменение климата, тогда как второй – в отношении эксплуатантов авиакомпаний. Он подчеркнул необходимость поддержки развивающихся государств, которая бы позволила им решать проблему их авиационной эмиссии на основе единых правил игры.

19. Делегат Бразилии затем остановился на некоторых оговорках, имевшихся у его государства в отношении проекта Сводного заявления. Касаясь п. 20, он указал, что, несмотря на то что ИКАО изучила техническую осуществимость глобальной системы РМ с целью достижения впоследствии консенсуса по этому вопросу, его государство с осторожностью относится к решению о скорейшем начале разработки такой системы без проведения дополнительных исследований для определения ее потенциальных серьезных экономических, социальных и политических последствий для развивающихся государств в соответствии с п. 18 резолюции А37-19 Ассамблеи и документами, представленными Российской Федерацией, Саудовской Аравией и 54 африканскими государствами (WP/250, 275, 176 и 272), поддержанными Бразилией.

20. Предложив исключить п. 17, по которому в ИКАО не был достигнут консенсус, делегат Бразилии заявил, что считает нецелесообразным и несвоевременным вновь поднимать вопрос о региональных РМ на многостороннем форуме. По его мнению, это лишь увеличит расхождение между позициями государств и затруднит диалог.

21. Делегат Бразилии подчеркнул, что принцип CBDR развивающихся государств должен быть четко оговорен в проекте Сводного заявления во избежание смешивания с понятием исторической ответственности развитых государств за изменение климата. Бразилия не поддержала упоминание ни принципа CBDR развитых государств, ни принципа SCRC таких государств.

22. В отношении глобальных желательных целей, в частности коллективной среднесрочной глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне, т. е. достижения углеродно-нейтрального прироста, упомянутого в п. 7 проекта Сводного заявления, делегат Бразилии высказал мнение, что эта цель должна быть достигнута авиакомпаниями без участия правительств, чтобы было обеспечено право авиакомпаний развивающихся государств на развитие и рост. Его государство считает, что ИКАО должна играть центральную роль в деле уменьшения авиационной эмиссии за счет принятия широкомасштабной и всеобъемлющей корзины мер. По мнению Бразилии, ИКАО обладает большим потенциалом для прогресса в сфере технических вопросов, касающихся авиации и изменения климата, за счет разработки устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации и принятия технических и эксплуатационных мер. Заявив, что в проекте Сводного заявления должен быть сделан более четкий акцент на этом вопросе, делегат Бразилии согласился с необходимостью создания рабочей группы для пересмотра и анализа текста и разработки нового формата заявления.

23. В заключение делегат Бразилии сообщил Исполнительному комитету о том, что Национальное агентство нефти, природного газа и биотоплива его государства 24 июня 2013 года приняло резолюцию, разрешающую использование гражданской авиацией Бразилии всех альтернативных видов топлива, соответствующих стандарту ASTM.

24. Делегат Швеции подчеркнула огромную важность ограничения любых видов неблагоприятного воздействия авиации на окружающую среду не только в целях защиты последней, но и для обеспечения возможности дальнейшего развития гражданской авиации и укрепления представления о ней, как об устойчивом виде транспорта, способствующем мировому экономическому

и социальному развитию. Ее государство убеждено в том, что для достижения этой цели ИКАО и ее государства-члены должны продемонстрировать свою ведущую роль путем принятия мер по ограничению или уменьшению авиационной эмиссии, влияющей на глобальное изменение климата. С учетом значительно различающихся взглядов, выраженных в документах, представленных на предыдущем и нынешнем заседании, Швеция считает, что проект Сводного заявления, приведенный в документе WP/34, представляет собой удовлетворительный компромисс. Он содержит приемлемый общий пакет мер и обеспечивает надежное основание для осуществления ИКАО решительного и конструктивного шага вперед в решении проблемы воздействия международной авиации на изменение климата.

25. Делегат Буркина-Фасо выразил признательность Генеральному секретарю за все предпринятые им усилия по оказанию помощи государствам, в особенности связанные с разработкой их национальных планов действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>. Воздерживаясь от комментариев по проекту Сводного заявления, он отметил напряженную работу по подготовке предложенного текста и призвал делегатов оставить в стороне их национальные интересы ради консенсуса, к которому призывает Чикагская конвенция, с целью дальнейшего движения вперед и решения других важных вопросов.

26. Подчеркнув, что Ассамблея имеет историческую возможность наметить пути к смягчению серьезных и вредных последствий изменения климата на планете, делегат Чили подчеркнул, что все государства несут совместную ответственность за их часть работы, при том что эта ответственность дифференцирована. Принцип CBDR не может использоваться для полного освобождения некоторых государств от принятия мер по смягчению последствий. Выразив поддержку документу WP/34 в целом, делегат Чили заявил, что все содержащиеся в нем меры, взятые в комплексе, позволят реализовать амбициозные цели, поставленные ИКАО как международной организацией, по ограничению или уменьшению экологических последствий авиационной эмиссии. Тем не менее его государство выразило обеспокоенность относительно п. 17 проекта Сводного заявления. Признавая, что в соответствии с принципом государственного суверенитета государства или группы государств могут вводить не только глобальные, но также и национальные и региональные РМ, оно считает, что создание национальных и региональных РМ в течение трех следующих лет приведет к путанице, которая может стать препятствием для введения глобальной системы РМ на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году. Поэтому Ассамблея должна тщательно рассмотреть п. 17.

27. Несмотря на согласие с большей частью предложенного Сводного заявления, делегат Индии не согласился с текстом, касающимся РМ, и указал на соответствующие замечания, сделанные Российской Федерацией, Саудовской Аравией, африканскими государствами и Объединенными Арабскими Эмиратами в документах WP/250, /275, /176, /272 и /258. Эти замечания в основном выражали несогласие с пп. 17 и 18 и косвенно с п. 19, против которых также возражали многие представители в Совете. Предложив сохранить первоначальный текст п. 14, касающийся призыва к государствам участвовать в конструктивных двусторонних и/или многосторонних консультациях и переговорах с другими государствами с целью достижения соглашения относительно новых РМ и реализации существующих, делегат Индии заявил, что принцип взаимного согласия является крайне важным.

28. Объясняя свое несогласие с пп. 17 и 18, делегат Индии подчеркнул, что п. 17 не только восстанавливает в новой форме систему торговли квотами на эмиссию (ETS) в период, предшествующий возможному принятию глобальной системы РМ в 2016 году, но и позволяет создавать репрессивные системы, которые неизбежно появятся, если упомянутая система ETS не будет утверждена на глобальном уровне. Такие репрессивные системы приводят к путанице, которая имеет существенные последствия для авиационной отрасли. Делегат Индии заявил на основе ранее сделанных замечаний, что большое количество государств не согласно с провозглашением новой



формы ETS в указанный промежуточный период и с репрессивными системами. Отметив, что другие концепции, высказанные в п. 17, были связаны с государственным суверенитетом и запретом пролетов, он подчеркнул необходимость в рассмотрении правовой стороны вопроса о границах зон пролетов. Делегат Индии высказал мнение, что система, представленная в п. 17, является искаженной и даже в модели формирования доходов затраты на управление этой системой не будут покрываться. И это без учета того, что эта система противоречива и вызвала расхождение во мнениях среди всех лиц, ответственных за принятие решений, на последних двух или трех сессиях Ассамблеи. Он задал вопрос, почему принцип взаимного согласия был исключен из п. 17.

29. Заметив, что в п. 17 была введена концепция суверенитета не только государства, но и группы государств над воздушным пространством, делегат Индии подчеркнул, что в системе ООН не существует определения термина "группа государств". В частности, Чикагская конвенция не содержит такого определения, и на предыдущих сессиях Ассамблеи этот термин не был определен. Отметив, что серьезной проверкой суверенитета группы государств над воздушным пространством стала бы возможность военно-воздушных сил одного государства из группы осуществлять суверенитет над другим государством из той же группы, делегат Индии подчеркнул, что эта концепция требует объективного правового изучения.

30. Делегат Индии подчеркнул, что при взаимосвязанном прочтении пп. 17 и 18 пороговый уровень *de minimis* величиной в 1 % будет применяться в отношении лишь около 20 государств-членов из общего числа в 191. Не возражая против концепции порогового уровня *de minimis*, он высказал мнение, что пороговый уровень должен рассматриваться и применяться только в отношении достойных этого государств. Сославшись затем на принцип SCRC, делегат Индии заявил, что распространение этого принципа на развитые государства откроет "ящик Пандоры" различных соображений. Поэтому он считает, что этот принцип должен применяться только в отношении развивающихся государств.

31. Делегат Нигерии полностью поддержал упомянутый проект Сводного заявления, составленный в духе компромисса и представляющий собой баланс между различными взглядами представителей в Совете. Он также одобрил документ WP/272, представленный 54 африканскими государствами, включая Нигерию. Тем не менее он высказал мнение, что количественный анализ порогового уровня *de minimis* для РМ, выполненный компанией "МВА Консалтенси" от имени ИКАО в соответствии с п. 16 резолюции A37-19 Ассамблеи (см. п. 3.1 документа WP/29, представленного Советом), является неубедительным и очень односторонним. Заявив, что этот анализ должен был показать масштабы возможных последствий и нарушения рыночного равновесия, делегат Нигерии отметил, что он создал ложное представление о том, что введение порогового уровня *de minimis* будет иметь исключительно негативные последствия и приведет к широкому нарушению рыночного равновесия. Поэтому делегат Нигерии предложил провести более глубокий, научный количественный анализ с целью продемонстрировать, что предложенный пороговый уровень *de minimis* величиной в 1 % будет столь незначительным, что, возможно, не вызовет какого-либо нарушения рыночного равновесия. Это позволит смягчить обеспокоенность, выраженную некоторыми государствами.

32. Делегат Италии выразил безусловную поддержку документу WP/83 [с Revision № 1 (только на французском языке)], представленному государствами – членами ЕС и ЕКГА, и всем мероприятиям и мерам, направленным на уменьшение воздействия международной гражданской авиации на окружающую среду. Его государство принимало активное участие во всех европейских инициативах по модернизации систем организации воздушного движения, которые привели к усовершенствованиям в сфере производства полетов и топливной эффективности без повышения затрат. Подтвердив потребность в реальных и эффективных результатах, делегат Италии подчеркнул важность стремления к созданию обоснованного глобального стандарта на эмиссию CO<sub>2</sub> для воздушных судов в качестве первоочередной задачи. Приветствуя продолжающуюся работу САЕР над

этой задачей, он подчеркнул, что до тех пор, пока эта деятельность не достигла полностью своих целей, гражданской авиации требуются другие меры для обеспечения справедливого и устойчивого развития. Подчеркнув, что РМ на данный момент являются главным приоритетом для его государства, делегат Италии указал, что оно поддерживает Ассамблею в ее стремлении к разработке глобальной системы РМ к 2016 году и внедрению этой системы, начиная с 2020 года. Италия признала необходимость уважения принципа SCRC государств в рамках минимизации нарушения рыночного равновесия и обеспечения добросовестной конкуренции. Делегат Италии вновь подчеркнул, что сейчас Ассамблее представилась историческая возможность достигнуть соглашения относительно разработки глобальной системы РМ и таким образом реализовать стратегическую цель ИКАО, связанную с экономическим развитием воздушного транспорта.

33. Делегат Германии заявил, что чрезвычайно важно, чтобы ИКАО продемонстрировала свою ведущую роль в решении проблемы эмиссии CO<sub>2</sub> гражданской авиации и чтобы авиационный сектор имел желание и возможность ограничить дальнейшее глобальное потепление уровнем в 2 °С. Поскольку гражданская авиация является глобальной отраслью, требуется глобальное решение. Поэтому Германия приветствовала тот факт, что упомянутый проект Сводного заявления установил четкие сроки и соответствующую рабочую программу разработки глобальной системы РМ, решение относительно которой будет принято на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году с перспективой ее внедрения, начиная с 2020 года. Его государство также приветствовало всеобъемлющий подход проекта, включающий технические и эксплуатационные меры, а также устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации. Однако РМ также будут необходимы для достижения средне- и долгосрочных целей по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub> в авиационном секторе, где ожидается дальнейший рост. Поскольку Германия посчитала, что эти цели были рассмотрены на четкой и сбалансированной основе в документе WP/83 [с Revision № 1 (только на французском языке)], представленном государствами – членами ЕС и ЕКГА, она полностью поддержала этот документ. Поддержав в целом нынешний вариант текста проекта Сводного заявления, включая рамки региональных РМ, Германия предупредила о недопустимости подвергания риску достижений, ставших результатом интенсивного обсуждения, путем введения новых и сомнительных элементов в текст проекта.

34. Вновь отметив важность полного соблюдения принципов и положений РКИК ООН и ее Киотского протокола для развивающихся государств, делегат Кубы подчеркнула необходимость недвусмысленного признания в проекте Сводного заявления принципа CBDR для установления правового различия между обязательствами развитых и развивающихся государств в отношении борьбы с изменением климата. По этой причине Куба сделала оговорку в отношении п. 7 упомянутого заявления. Подчеркнув также важность ведущей роли ИКАО в деятельности по ограничению или уменьшению эмиссии международной гражданской авиации, влияющей на изменение климата, делегат Кубы отметила, что развитие воздушного транспорта является важнейшим фактором, содействующим мировой торговле. Таким образом, РМ окажут существенное влияние на социально-экономическое развитие государств. Она напонила о том, что было продемонстрировано, что именно развивающиеся государства наиболее пострадали от последствий изменения климата. Поэтому Куба испытывает серьезную обеспокоенность в связи с пп. 17 и 18 проекта Сводного заявления. Вновь подчеркнув, что изменение климата является глобальной проблемой, требующей глобальных ответных мер с учетом интересов и потребностей всех государств, делегат Кубы указала, что именно по этой причине государства, принявшие участие в Симпозиуме по вопросам авиации и изменения климата (Монреаль, 14–16 мая 2013 года), призвали к разработке дорожной карты, включающей программу работы и мероприятия для гражданской авиации по решению проблем, связанных с изменением климата. Она также подчеркнула необходимость в договоренности между всеми государствами – членами ИКАО относительно концепции устойчивой авиационной системы и путей ее достижения, а также желаемых результатов. Делегат Кубы одобрила документ WP/275, представленный Российской Федерацией, а также замечания, сделанные делегатом Бразилии.

35. Делегат Камеруна поддержал замечания, сделанные делегатом Нигерии в отношении п. 3.1 документа WP/29, и необходимость в более глубоком, научном количественном анализе порогового уровня *de minimis* для РМ. Одобрив документ WP/30, также представленный Советом, он призвал ИКАО разработать руководящие указания по представлению совместных планов действий групп государств по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>. Делегат Камеруна также одобрил документ WP/31, представленный Советом, и предложенные в нем действия, касающиеся оказания помощи государствам в подготовке и реализации их планов действий и облегчении их доступа к передаче технологий, наращиванию потенциала и финансовым ресурсам. Он также поддержал документ WP/272, представленный 54 африканскими государствами, включая Камерун, и продолжение работы по вводу в действие с 2020 года глобальной системы РМ, предназначенной для уменьшения авиационной эмиссии. Признавая, что некоторые государства хотят ввести национальные и региональные РМ до 2020 года, делегат Камеруна подчеркнул необходимость создания системы общих принципов их применения к авиакомпаниям других государств. Вновь подчеркивая, что принципы CBDR и SCRC, упомянутые в документе WP/272, должны быть отражены в проекте Сводного заявления, он заявил, что их включение позволит гарантировать устойчивое развитие воздушного транспорта.

36. Делегат Австралии признал усилия, предпринятые Секретариатом, Советом, Группой высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HGCC) и вспомогательными группами экспертов после последней сессии Ассамблеи для решения проблемы авиационной эмиссии, а также конструктивную роль авиационной отрасли, в частности недавнюю работу, возглавляемую ИАТА. Правительство Австралии согласилось с тем, что ИКАО является подходящей площадкой для решения этой важной проблемы, и представители Австралии принимали активное участие в обсуждении. Ее международные авиакомпании – "Куантэс" и "Верджин Австралия" – также активно участвовали в работе отрасли. Напомнив, что после всеобщих выборов, прошедших 7 сентября 2013 года, было сформировано новое правительство во главе с новым премьер-министром, членом парламента достопочтенным Тони Эбботом, делегат Австралии указал, что оно подтвердило обязательство о 5-процентном уменьшении эмиссии Австралии к 2020. Подход правительства к достижению этого показателя основан на прямом действии. Оно собирается отменить внутренний налог на выбросы углерода, введенный предыдущим правительством.

37. Австралия поддержала продолжающуюся работу ИКАО над прямыми практическими мерами по ограничению эмиссии международной авиации посредством, среди прочего, эксплуатационных усовершенствований, внедрения технологий изготовления воздушных судов и двигателей, стандартов на эмиссию, устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации, усовершенствования систем организации воздушного движения и работы над планами действий государств по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>. Хотя она не возражала против продолжающейся работы ИКАО над созданием единой глобальной системы РМ для рассмотрения на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году, это не означало принятия на себя каких-либо обязательств по поддержке такой меры, если и когда она будет оформлена. Австралия высказала мнение, что такая система должна рассматриваться только в том случае, если она будет эффективно действовать на практике на глобальном коммерческом рынке международной авиации. Критически важно, чтобы: авиационная отрасль была активно вовлечена в эту работу; любое выдвинутое предложение имело поддержку со стороны отрасли; проект любой системы отражал принцип Чикагской конвенции о равных условиях для перевозчиков и минимизировал нарушение рыночного равновесия. В отношении временного применения национальных или региональных РМ к перевозчикам других государств Австралия будет по-прежнему возражать против одностороннего применения таких РМ до окончательного оформления четких концептуальных рамок или других документальных оснований, одобренных ИКАО.

38. Делегат Республики Кореи подчеркнул необходимость сотрудничества и взаимного уважения между государствами при разработке глобальной системы РМ для решения проблемы авиационной эмиссии. Он отметил, что его государство поддерживает проект Сводного заявления, но не потому, что оно полностью удовлетворено его текстом, а потому, что высоко оценивает и признает результат работы, проведенной Советом и Секретариатом в кропотливом сотрудничестве.

39. Напомнив, что его государство представило в документе WP/275 предложения о внесении изменений в проект Сводного заявления, и отметив различие мнений, высказанных в отношении предложенных Советом изменений резолюции А37-19 Ассамблеи, делегат Российской Федерации поддержал предложение о создании рабочей группы по пересмотру текста проекта, которое было выдвинуто делегатом Саудовской Аравии и поддержано делегатом Бразилии. Его делегация готова принять активное участие в работе такой группы.

40. Признавая различные инициативы государств – членов ИКАО и отрасли по повышению устойчивости воздушного транспорта, делегат Гватемалы подчеркнул, что последствия изменения климата усугубляют неравенство, повышая уровень бедности и препятствуя развитию слабых государств. Он отметил, что Гватемала и другие государства Центральной Америки и региона Карибского моря в течение последних нескольких лет были включены в составленный РКИК ООН перечень государств, наиболее уязвимых для последствий изменения климата. Напомнив о важных инициативах, предпринятых ИКАО в отношении планов действий государств, и о значительном прогрессе, достигнутом отраслью в области авиационного топлива, делегат Гватемалы подчеркнул, что возможно и необходимо добиваться результатов в других областях, продолжая обсуждение глобальной системы РМ. Отметив, что авиационная эмиссия CO<sub>2</sub> в атмосферу составляет около 540 млн тонн в год, он заявил, что сокращение этого объема без использования вспомогательных мер, таких как РМ, будет очень сложной задачей.

41. Выразив поддержку упомянутому проекту Сводного заявления, делегат Гватемалы согласился с другими ораторами в том, что он представляет собой возможность для продвижения вперед. Однако несмотря на то что его государство уважает суверенитет других государств, оно не поддерживает разработку независимых национальных или региональных РМ, так как считает, что они помешают внедрению глобальной системы РМ. Кроме того, Гватемала выразила полную уверенность в том, что ИКАО найдет глобальное решение глобальной проблемы экологического воздействия авиации на климат. Отметив, что Совету и САЕР предстоит выполнить большой объем работы, делегат Гватемалы подчеркнул необходимость в том, чтобы последний проанализировал и сформулировал ключевые факторы, такие как: применение руководящих принципов разработки и внедрения РМ для международной авиации; методика учета авиационной эмиссии; системы компенсации выбросов углерода, включая механизмы гибкости; способы предотвращения нарушения рыночного равновесия; способы обеспечения устойчивых ресурсов для смягчения последствий изменения климата и адаптации к последним в государствах, которые подверглись их наибольшему влиянию.

42. Отметив, что поиск решений экологических проблем, вызванных изменением климата, имеет огромное значение для человечества, так как от этих проблем зависит само существование жизни на Земле, делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) подчеркнула необходимость сотрудничества между всеми государствами для нахождения консенсусных, сбалансированных решений, которые не будут препятствовать устойчивому развитию воздушного транспорта. Это сложная проблема, включающая эксплуатационные, экономические, социальные и политические аспекты. Тем не менее все государства преследуют общую цель. Подчеркнув, что ее государство считает эту задачу первоочередной, делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) отметила, что это подтверждается конституцией ее государства, а также его планом действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>, который оно добровольно представило в ИКАО. Последний содержит ряд элементов корзины мер, согласованной на последней сессии Ассамблеи и изложенной в проекте Сводного

заявления, приведенного в документе WP/34, в частности эксплуатационные меры, такие как совершенствование служб организации воздушного движения (ОрВД), повышение качества авиационного топлива и модернизация национальных парков воздушных судов.

43. Отметив, что проект Сводного заявления отражает компромисс, достигнутый в отношении международной авиации и изменения климата, делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) указала, что он согласуется с политикой ее государства по достижению консенсуса за счет сближения интересов всех заинтересованных сторон и уважения принципов действующего международного воздушного права, заложенных в Чикагской конвенции и РКИК ООН. По этим причинам ее государство поддержало документ WP/176, представленный Саудовской Аравией, в особенности п. 5.1 с) документа, в котором содержится призыв сосредоточиться на более эффективных мерах, помимо РМ, для уменьшения авиационной эмиссии, таких как эксплуатационные меры по ОрВД, модернизация парка воздушных судов и совершенствование аэронавигационных систем, поскольку в отношении таких мер существует единодушие. Несмотря на то что Венесуэла (Боливарианская Республика) признает суверенитет каждого государства над воздушным пространством над его территорией, как установлено в статье 1 Чикагской конвенции, она считает, что необходимо сотрудничество и консенсус всех государств для достижения их общей цели при различных подходах. Признавая усилия ИКАО по выполнению своего мандата в соответствии с Чикагской конвенцией по обеспечению безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации, Венесуэла (Боливарианская Республика) выразила обеспокоенность в связи с тем, что разработка и распространение отдельных несбалансированных РМ могут воспрепятствовать устойчивому развитию воздушного транспорта. Она убеждена в том, что сбалансированное и эффективное глобальное решение найти можно.

44. Поддержав документ WP/272, представленный 54 африканскими государствами, делегат Туниса вновь подтвердил ведущую роль ИКАО в разработке необходимых мер по уменьшению авиационной эмиссии ПГ на международном уровне, отведенную ей РКИК ООН и ее Киотским протоколом. Он высказал мнение, что любое решение, не являющееся глобальным по своему характеру, будет иметь негативные последствия для авиакомпаний и приведет к нарушению рыночного равновесия.

45. Отметив, что охрана окружающей среды является задачей первостепенной важности для его правительства, делегат Индонезии подчеркнул обязательства его государства по активному участию в глобальной инициативе по смягчению последствий изменения климата и уменьшению эмиссии ПГ. Он указал на различные директивные меры и меры по внедрению, принятые Индонезией в этой связи и описанные в документе WP/165. Его государство считает, что согласно его плану действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>, представленному в ИКАО, для эффективного уменьшения авиационной эмиссии необходима корзина мер. Хотя РМ являются элементом такой корзины, Индонезия предпочитает, чтобы они вошли в состав глобальной системы РМ. Гражданская авиация – это глобальная деятельность, требующая глобального подхода. В полной мере понимая желательную цель некоторых государств или групп государств внедрить РМ для эффективного и своевременного уменьшения авиационной эмиссии, Индонезия считает, что распространение односторонних национальных и региональных РМ будет не лучшим решением; наилучшим дальнейшим шагом скорее станет система РМ, согласованная на мировом уровне. Хотя Индонезия не считает проект Сводного заявления идеальным решением, последний предусматривает корзину мер, включающих разработку глобальной системы РМ. По этой причине Индонезия полностью поддержала этот проект. Однако в рамках продолжающейся работы по созданию такой системы Совету необходимо решить важный вопрос о поддержании устойчивого развития и роста отрасли гражданской авиации как в развивающихся, так и в развитых государствах.

46. Выразив поддержку проекту Сводного заявления, делегат Франции подчеркнул, что это компромиссный текст, который: отражает приемлемое равновесие в контексте достигнутого прогресса; устанавливает согласованную стратегию уменьшения авиационной эмиссии посредством технических усовершенствований, эксплуатационных мер, РМ, устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации и поощрения разработки планов действий государств; признает суверенитет каждого государства над его воздушным пространством и специфику государств, масштаб авиационной деятельности которых обеспечивает низкий уровень эмиссии CO<sub>2</sub>; представляет точную дорожную карту предстоящей работы в ближайший трехлетний период, решение по которой будет принято на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году. Он напомнил о заявлениях, сделанных делегатами Мексики, Буркина-Фасо, Республики Кореи и Гватемалы, которые призывали государства объединиться и прийти к консенсусу по вопросу международной авиации и изменения климата.

47. Будучи представителем государства, не являющегося членом Совета, делегат Новой Зеландии посетила сессию Ассамблеи, чтобы проследить за ходом обсуждения и лучше понять компромиссное решение, заключенное в проекте Сводного заявления. Однако из сделанных замечаний стало понятно, что компромисс не обязательно равен консенсусу. Тем не менее всеобъемлющий подход к уменьшению воздействия международной авиации на изменение климата и положительный отклик международной авиационной отрасли на стоящие перед ней вызовы обнадеживают. Поэтому ее государство поддержало значительную часть проекта Сводного заявления, включая положения, определяющие полномочия по выполнению будущей работы в области создания глобальной системы РМ. Согласившись с замечаниями делегата Соединенных Штатов Америки относительно п. 18, делегат Новой Зеландии указала, что ее государство не считает возможным применение к ИКАО концепции CBDR, которой придерживается РКИК ООН, поскольку при этом возникнут трудности с реализацией провозглашенных в Чикагской конвенции принципов недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации. В частности, Новая Зеландия не считает, что разделение на развитые/развивающиеся государства может быть основой для определения возможности применения принципа SCRC. Кроме того, существует неясность в отношении следующих вопросов: как был определен однопроцентный пороговый уровень *de minimis*; каково его возможное влияние на сферу действия любой глобальной системы РМ; каков потенциальный масштаб нарушения рыночного равновесия.

48. Несмотря на то что текст проекта Сводного заявления, содержащийся в документе WP/34, отличается от формулировки, предпочтительной для его государства, делегат Дании указал, что в результате обсуждений, имевших место на предыдущих и текущей сессиях Ассамблеи, оно полностью поддержало его как наилучшее и, вероятно, единственно возможное решение.

49. Делегат Канады отметил, что его государство стремится к достижению целей и задач, содержащихся в резолюции A37-19 Ассамблеи, на основе его собственного плана действий по уменьшению авиационной эмиссии ПГ при помощи партнерства между правительством Канады и отраслью. В этом плане действий признается важная роль, которую будут играть технические и эксплуатационные меры решения этой проблемы как в настоящее время, так и в дальнейшем. В этой связи Канада поддержала всеобъемлющий подход проекта Сводного заявления к решению проблемы эмиссии ПГ международной гражданской авиации под эгидой ИКАО. Однако Канада, как и другие государства, выразила обеспокоенность в отношении п. 18 (однопроцентный пороговый уровень *de minimis*) и, следовательно, п. 17 (национальные и региональные РМ) по причинам, на которых подробно останавливались другие делегаты, включая делегатов Соединенных Штатов Америки и Новой Зеландии. Его государство считает, что проект Сводного заявления может быть усовершенствован в результате дальнейшего обсуждения в ближайшие дни, целью которого, в частности, станет поиск ответов на вопросы, поднятые делегатом Новой Зеландии. Канада также выразила обеспокоенность в связи с прецедентом, который может быть создан пп. 18 и 17, и его

возможными последствиями, которые могут угрожать целостности усилий, направленных на решение важной проблемы авиационной эмиссии ПГ в течение следующих трех лет.

50. Выразив поддержку документам WP/31, 32 и 33, делегат Аргентины поздравил ИКАО с ее работой в соответствующих областях и призвал продолжать эту работу, чтобы продемонстрировать ее адекватность задаче достижения стратегической цели Организации, касающейся охраны окружающей среды. Он поблагодарил делегата Бразилии за его исчерпывающий перечень вопросов и возражений многих государств в отношении проекта Сводного заявления (WP/34) и делегата Индии за его глубокий анализ пп. 17 и 18 данного проекта. Согласившись с замечанием делегата Мексики о том, что проект Сводного заявления отражает достигнутый прогресс, делегат Аргентины подчеркнул, что он является результатом большой и упорной работы, проведенной как в рамках Совета, так и вне его, как указал делегат Буркина-Фасо. Он заявил, что путь достижения консенсуса, рекомендованный Советом на последних двух его сессиях, изложен в документе WP/176, представленном Саудовской Аравией, который его государство решительно поддержало. Он отметил п. 3 этого документа, в котором были определены предстоящие задачи в связи с проблемой воздействия международной авиации на изменение климата, и п. 5, в котором предлагались различные меры по решению этих задач. Заявив, что эти меры задают правильное направление действий, делегат Аргентины выразил мнение, что они позволят Совету представить следующей сессии Ассамблеи в 2016 году продуманную программу работы для принятия решения по ней. Делегат Аргентины затем подробно остановился на четырех целевых ориентирах, достигнутых его государством в области решения проблемы экологического воздействия авиационной эмиссии на климат: всеобъемлющей реализации первого этапа плана действий Аргентины по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>; полном обновлении парка воздушных судов ее флагманской авиакомпании, которое привело к значительному снижению потребления топлива; создании многодисциплинарной группы для работы над производством биотоплива с использованием собственных ресурсов Аргентины; ее многомиллионных инвестициях в изменение структуры использования воздушного пространства Аргентины для обеспечения оптимальной эффективности.

51. Делегат Сингапура настоятельно призвал делегатов немного отступить от своих принципов и идеологических установок и в духе компромисса сосредоточить внимание на практических результатах и последствиях проекта Сводного заявления, содержащегося в документе WP/34, а также решить, является ли последний приемлемым решением.

52. Делегат Китая одобрил огромные усилия, предпринятые ИКАО и, в частности, Группой НГСС после последней сессии Ассамблеи в рамках деятельности по уменьшению международной авиационной эмиссии. Отметив, что Китай как развивающееся государство строго придерживается своей принципиальной позиции по этому вопросу, он указал, что Китай поддержал ведущую роль ИКАО в решении проблемы авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> путем создания многостороннего механизма, основным правовым основанием которого являются РКИК ООН и Киотский протокол. В целом Китай считает, что проект Сводного заявления должен уравнивать интересы всех сторон и стремиться к нахождению общего знаменателя. Было отмечено, что такие резолюции не имеют юридической силы и что их жизнеспособность и эффективность зависят от широкого признания государствами – членами ИКАО. Таким образом, должны быть приняты во внимание интересы развивающихся государств. Кроме того, проект Сводного заявления должен обеспечить равновесие между всеми пунктами вместо особого выделения РМ, которые являются лишь дополнительным средством в корзине мер. Необходимо разработать корзину мер, в то же время продолжая работу над проблемой РМ. Должен быть достигнут ощутимый прогресс в деле поддержки доступа государств к финансированию, передаче технологий и наращиванию потенциала.

53. Ссылаясь на текст проекта Сводного заявления и на цель достижения углеродно-нейтрального прироста, начиная с 2020 года, Китай поддержал постановку целей по уменьшению международной авиационной эмиссии. Однако необходимо отметить, что развитые государства должны выступить инициаторами снижения такой эмиссии, чтобы компенсировать рост эмиссии развивающихся государств. Кроме того, применение национальных или региональных РМ к другому государству должно быть согласовано с последним путем консультаций. Подчеркнув, что в течение почти 70 лет международная гражданская авиация под руководством ИКАО нормально функционировала и упорядоченно развивалась благодаря следованию принципу национального суверенитета над воздушным пространством, закрепленному в Чикагской конвенции, Китай отметил, что ИКАО должна основываться на этой успешной практике при разработке глобальной системы РМ. Он поддержал продвижение такой глобальной системы при условии, что она будет иметь прочное основание. Прежде всего должно быть проведено тщательное исследование экономической целесообразности для оценки влияния глобальной системы РМ на развитие международной авиации, в особенности авиации развивающихся стран, чтобы обеспечить возможность устойчивого прогресса. Необходимо воздержаться от поспешных выводов и действовать по принципу "тише едешь – дальше будешь". В отношении целей по уменьшению эмиссии Китай выразил мнение, что РМ и глобальная система РМ должны отражать как принцип CBDR, так и принцип SCRC для развивающихся государств. Он примет активное участие в предстоящем обсуждении с целью выработки решения в духе сотрудничества и компромисса.

54. Подтвердив позицию, выраженную министром транспорта Южной Африки на третьем пленарном заседании (Р/3), прошедшем в предыдущий день, делегат Южной Африки подчеркнула поддержку его государством всеобъемлющего подхода к решению проблемы изменения климата в авиационном секторе. Для решения этой проблемы потребуются применение различных подходов, включая корзину мер, в которой РМ будут лишь дополнять другие меры, такие как передача технологий, эксплуатационные и инфраструктурные усовершенствования, финансовые меры и наращивание потенциала. Южная Африка выразила мнение, что при использовании любых мер для решения проблемы изменения климата должны приниматься во внимание принцип CBDR и соответствующие возможности, принцип равенства, понятие устойчивого развития и аспекты экологической целостности. Она решительно возразила против применения любых односторонних мер в сфере международной гражданской авиации для решения проблемы изменения климата, а также любых аналогичных решений в других секторах. Применение таких мер приведет к ущемлению суверенных прав государств и поэтому не должно поощряться. Южная Африка выразила мнение, что вместо этого акцент должен делаться на принципе многосторонности, и одобрила рассмотрение ИКАО вопроса международной авиации и изменения климата. Она также высоко оценила продолжающуюся работу Организации по оказанию помощи развивающимся государствам, в том числе в области подготовки и реализации их планов действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>. Она полностью поддержала представление таких планов в ИКАО на добровольной основе. Южная Африка также одобрила необходимость в дополнительных исследованиях, как указано в резолюции А37-19 Ассамблеи, с целью принятия обоснованного решения относительно характера РМ, которого следует придерживаться.

55. Подчеркнув необходимость продолжения ограничения или уменьшения эмиссии международной гражданской авиации, оказывающей влияние на климат, делегат Перу заявила, что проект Сводного заявления, содержащийся в документе WP/34, может использоваться в качестве основы для движения вперед. Ее государство открыто для обсуждения различных вариантов РМ на глобальном уровне. Оно придерживается точки зрения, что РМ входят в состав корзины мер и являются лишь дополнительными и временными экономическими мерами. Их временный характер должен быть четко отражен в проекте Сводного заявления. Кроме того, последний должен содержать положение о приостановлении, в соответствии с которым применение РМ может быть прекращено в случае выполнения авиационным сектором его экологических обязательств посредством реализации других мер корзины. Делегат Перу может представить Секретариату текст соответствующего проекта.



56. Делегат Перу отметила, что ее государство считает нереалистичным указание в п. 4 Сводного заявления, что последнее не создает прецедента для переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН и ее Киотского протокола, или не предвосхищает результатов этих переговоров, так как Перу придерживается единой экологической позиции на всех международных форумах, в которых оно принимает участие. Перу также считает, что п. 7 ослабляет естественную взаимосвязь, существующую между концепцией SCRC и развивающимися государствами, за счет ссылки на SCRC государств и упоминания SCRC развивающихся государств только как частного случая ("в частности, развивающихся стран"). Перу считает, что соответствующий п. 6 резолюции A37-19 Ассамблеи является предпочтительным, поскольку он ссылается только на SCRC развивающихся государств [см. подпункт а)]. Перу также обеспокоено тем, что в п. 21 b) отсутствует ссылка на SCRC развивающихся государств, а в п. 22 она носит частный характер ("в частности, развивающихся стран"). Ссылаясь на п. 16, Перу заявило о важности сохранения фразы "...проводить конструктивные двусторонние и/или многосторонние консультации и переговоры с другими государствами в целях достижения соглашения", так как она включает в себе концепцию взаимного согласия о внедрении РМ.

57. Делегат Японии отметил, что его государство поддержало проект Сводного заявления, несмотря на то что он не вполне совершенен и допускает некоторые незначительные изменения. Он является результатом напряженного обсуждения и учитывает различные взгляды государств-членов. Проект Сводного заявления также включает всеобъемлющий пакет мер для решения проблемы экологического воздействия авиационной эмиссии на климат. Несмотря на то что у Японии вызывают беспокойство некоторые вопросы, в частности п. 18, на который уже обращали внимание делегат Соединенных Штатов Америки и другие делегаты, она считает, что проект Сводного заявления представляет собой замечательный шаг вперед и что его обсуждение должно быть продолжено эффективным образом с целью достижения соглашения относительно окончательного текста.

58. Делегат Литвы подчеркнул, что все 44 государства – члена ЕС и ЕКГА поддержали проект Сводного заявления как наилучшее из возможных компромиссных комплексных решений.

59. Делегат Малайзии отметил, что его государство одобрило проект Сводного заявления, в особенности работу по созданию глобальной системы РМ для рассмотрения на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году, который, по его мнению, не будет предвосхищать результатов упомянутых переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН и ее Киотского протокола. Поддержав требование о принятии во внимание SCRC при выполнении мер по решению проблемы эмиссии CO<sub>2</sub> международной гражданской авиации, Малайзия подчеркнула, что любое применение этого принципа должно сохранять недискриминацию среди эксплуатантов воздушных судов и не допускать нарушения рыночного равновесия.

60. Выразив поддержку документам, представленным Саудовской Аравией (WP/176) и Российской Федерацией (WP/275), делегат Боливии (Многонационального Государства) подчеркнул, что в продолжающейся борьбе за выживание планеты действия, обеспечивающие ее процветание сегодня, не могут гарантировать ее процветание в будущем, поскольку такие действия создают проблемы для будущих поколений. Таким образом, решение не может быть строго экономическим по характеру: оно также должно привести к значительному снижению уровня загрязнения. Подробно остановившись на некоторых мерах, принятых его государством, делегат Боливии (Многонационального Государства) отметил, что ее запрет импорта старых воздушных судов вынудил эксплуатантов воздушных судов оснащать свои парки новейшей авиационной техникой. Его государство в настоящее время реализует новый аэронавигационный план для обеспечения наиболее эффективного использования своего воздушного пространства.

61. Выразив поддержку документам WP/176 и /275, а также документу WP/305, представленному Бразилией, делегат Египта подчеркнул необходимость уделения внимания развивающимся государствам и избежания увеличения их экономического бремени. Его государство не поддерживает применение односторонних мер без соглашения о защите интересов развивающихся государств. Аналогичным образом, Египет считает необходимым проведение исследования для оценки последствий реализации амбициозных экологических целей проекта Сводного заявления для развивающихся государств и обеспечение соблюдения принципов CBDR и SCRC. Все усилия ИКАО в этом отношении были одобрены.

62. Делегат Шри-Ланки отметил, что его государство признает необходимость движения вперед и поэтому в принципе поддерживает содержание проекта Сводного заявления. Тем не менее оно считает, что некоторые пункты проекта, в частности пп. 17 и 18, требуют дальнейшего тщательного рассмотрения с использованием сбалансированного подхода. Шри-Ланка одобрила позицию Индии и Китая, изложенную в документах WP/346 Revision No. 1 и WP/183 соответственно, и предложила внимательно рассмотреть рекомендации Российской Федерации относительно РМ, представленные в документе WP/250. Одобрив многие другие документы и замечания, Шри-Ланка поддержала мнение, выраженное делегатом Сингапура, как способствующее продвижению вперед.

63. Делегат Бангладеш отметил, что, несмотря на то что его государство одобряет предпринятые ИКАО и другими организациями усилия по борьбе с ухудшением состояния окружающей среды в результате воздействия авиационной эмиссии, у него имеются сомнения относительно пп. 17, 18 и 19 проекта Сводного заявления. Оно считает, что любые принимаемые меры должны быть корректирующими, а не карательными. Так как многие государства выразили свою обеспокоенность, необходимо пересмотреть вопрос о РМ. Делегат Бангладеш подчеркнул, что моральное обязательство ИКАО как международного форума принимать во внимание интересы развивающихся государств требует выхода за рамки взглядов, навязываемых развитыми государствами. Отметив, что не только гражданская, но и военная авиация вносит вклад в загрязнение окружающей среды за счет эмиссии CO<sub>2</sub>, он подчеркнул необходимость целостного рассмотрения вопроса РМ, принимая во внимание мнения развивающихся стран.

64. Делегат Норвегии подчеркнул необходимость для всех государств в скорейшем порядке предпринимать больше усилий для достижения согласованной цели РКИК ООН по сохранению уровня глобального потепления ниже 2 °С. Его государство поддержало всеобъемлющий подход к уменьшению воздействия международной авиации на климат и поэтому одобрило документ WP/108, представленный Соединенными Штатами Америки, и документ WP/83 [с Revision № 1 (только на французском языке)], представленный 44 государствами – членами ЕС и ЕКГА, в которых подчеркивается потенциал устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации. Принимая во внимание неопределенность относительно стоимости и преимуществ последних, Норвегия считает, что ИКАО должна сыграть важную роль в обмене информацией и передовой практикой, касающихся таких альтернативных видов топлива. В отношении РМ Норвегия согласилась со всеми государствами, призвавшими проявить волю к компромиссу. Упомянутые европейские государства, а также многие другие государства существенно скорректировали свои позиции с целью достижения компромисса, что отразилось в проекте Сводного заявления, содержащемся в документе WP/34. Норвегия выразила пожелание, чтобы как можно больше государств проявили равную волю к компромиссу.

65. Делегат Парагвая отметил, что его государство одобряет продолжающуюся работу ИКАО в области охраны окружающей среды, отраженную в документе WP/34, и поэтому поддерживает проект Сводного заявления. Парагвай поддержал, в частности, п. 13, в котором государствам, уже представившим свои планы действий по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>, настоятельно рекомендуется обмениваться содержащейся в них информацией и налаживать партнерские отношения

с другими государствами-членами с целью поддержки тех государств, которые еще не подготовили своих планов действий. Несмотря на то что, по мнению Парагвая, проект Сводного заявления может быть усовершенствован, он считает этот проект хорошей основой для разработки глобальной системы РМ для международной авиации.

66. Председатель Исполнительного комитета затем предложил краткое изложение хода обсуждения, состоявшегося на третьем и четвертом заседаниях Комитета, по семи вопросам, рассматриваемым в рамках второго раздела пункта 17 повестки дня об изменении климата, которое должно быть отражено в докладе Комитета пленарному заседанию. Он отметил, что в целом не было возражений относительно необходимости уменьшения эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации и того, что ИКАО является подходящим форумом для определения политики по данному вопросу. Что касается вопроса **устойчиво производимых альтернативных видов топлива для авиации**, Комитет согласился с предложением относительно продолжения поддержки политики ИКАО, отраженной в пп. 34 и 35 проекта Сводного заявления, содержащегося в документе WP/34. Проблемы, возникающие в процессе разработки и внедрения альтернативных видов топлива, такие как продовольственная безопасность, должны, наряду с вкладом государств-членов, приниматься во внимание при проведении анализа, предусмотренного ИКАО. В заключение Исполнительный комитет согласился рекомендовать Ассамблее действия, предложенные в краткой справке документа WP/28, представленного Советом.

67. В отношении **планов действий государств по уменьшению эмиссии CO<sub>2</sub>** председатель отметил, что эта успешная инициатива способствовала реализации политики по ограничению эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации. Было предложено продолжать осуществление этой политики, в то же время повышая качество и прозрачность таких планов действий и стимулируя сотрудничество между государствами и с другими организациями в деле их разработки и реализации. Действия, предложенные в краткой справке документа WP/30, представленного Советом, не привели к возникновению каких-либо трудностей и поэтому были рекомендованы Ассамблее для утверждения.

68. В отношении **оказания помощи государствам**, председатель отметил, что мероприятия, проведенные ИКАО (симпозиумы, семинары, публикация годовых докладов и т. д.), как указано в документе WP/31, были одобрены, равно как и предоставленная Генеральным секретарем дополнительная информация касательно, среди прочего, одобрения и финансирования фондом ГЭФ концепции проекта *"Преобразование глобального авиационного сектора: сокращение эмиссии международной авиации"*, которую представила ИКАО, и подписания ИКАО и Европейской комиссией письма о намерениях по созданию совместного проекта с ЕС под названием *"Наращивание потенциала в целях уменьшения эмиссии CO<sub>2</sub> международной авиации"*. Комитет также согласился с действиями, предложенными в кратких справках документа WP/32 о **событиях в других органах ООН и международных организациях** и документа WP/33 об **инициативе по обеспечению климатической нейтральности системы Организации Объединенных Наций**. Это будет отражено в докладе Комитета.

69. Председатель отметил, что существует общее мнение о необходимости попыток продвинуться вперед в области **РМ**. Была четко выражена поддержка определению глобальной системы РМ для представления следующей сессии Ассамблеи в 2016 году. Однако по ряду элементов проекта Сводного заявления, содержащегося в документе WP/34, все еще сохранялись различные позиции. Как было отмечено несколькими ораторами, данный проект представляет собой компромиссное решение. При том что ни одна сторона не была полностью удовлетворена проектом, никто не возражал против него в целом. Таким образом, проект Сводного заявления создал основу для компромисса, который должен быть сохранен. Напомнив, что он был утвержден Советом, который рекомендовал его принятие Ассамблеей, председатель подчеркнул, что в этом заключается значительный прогресс по сравнению с последней сессией Ассамблеи в 2010 году, когда от Совета не поступило предложений и представлять проект Сводного заявления Ассамблее для принятия пришлось

Генеральному секретарю. Председатель подчеркнул также необходимость сохранить пользу от огромного объема работы, проделанной Советом, а также Секретариатом, экспертами и Группой HGCC, даже если последняя не достигнет соглашения относительно текста проекта.

70. Для преодоления расхождений во взглядах и развития таким образом компромисса, заключенного в проекте Сводного заявления, а также обеспечения Ассамблее возможности принять наилучшее возможное решение председатель предложил, а Исполнительный комитет согласился провести двусторонние консультации с рядом государств, имеющих региональные обязательства, во второй половине дня в пятницу, 27 сентября 2013 года, и в субботу, 28 сентября 2013 года. Была высказана просьба, чтобы каждое из них в духе компромисса, инициированного делегатом Сингапура, предложило более прогрессивную позицию по сравнению с теми, которые были высказаны во время третьего и четвертого заседаний Комитета. После этого председатель при содействии Секретаря и Президента Совета обобщит различные предложенные поправки к проекту Сводного заявления и представит его тем же государствам на рассмотрение перед обсуждением Исполнительным комитетом в качестве части проекта его доклада Ассамблее по пункту 17 повестки дня.

71. Напомнив, что предложение делегата Саудовской Аравии о создании рабочей группы для пересмотра проекта Сводного заявления было поддержано несколькими делегатами, делегат Китая заявил, что это лучший вариант продолжения работы, поскольку государства, которые не принимали участия в предусмотренных неофициальных двусторонних консультациях, не будут считать, что итоговый пересмотренный текст составлен при их участии. Отметив на основе прошлого опыта трудности, связанные с попытками достижения соглашения в группе по очень деликатному и важному вопросу международной авиации и изменения климата, председатель заверил этого делегата, что все государства будут иметь возможность ознакомиться с пересмотренным проектом Сводного заявления на предстоящем заседании Комитета.

72. Одобрив резюме председателя, а также его предложение, делегат Мексики напомнил, что многие выступившие делегаты поддержали принятие проекта Сводного заявления в его нынешней форме. Он подчеркнул, что только тем делегатам, у которых были сомнения относительно некоторых положений проекта, необходимо принять участие в предусмотренных неофициальных двусторонних консультациях с целью выработки наилучшего возможного компромиссного решения.

73. Заседание закрылось в 17:15.

**Протокол пятого заседания**  
(пятница, 27 сентября 2013 года, 9:00)

**ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ**

1. Пункт 22 повестки дня. Управление людскими ресурсами
2. Пункт 23 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО
  - *Кадровая ситуация в ИКАО*
  - Информационный документ, представленный Китаем
3. Пункт 24 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО
  - *Поправка к правилу 63 Постоянных правил процедуры Ассамблеи Международной организации гражданской авиации, касающаяся включения использования китайского языка*
  - *Повышение эффективности и действенности ИКАО. Совершенствование информационного обслуживания*
  - *Предоставление лингвистического обслуживания*
  - Документ, представленный Российской Федерацией
  - Документ, представленный Францией и Буркина-Фасо, Египтом, Камеруном, Канадой, Ливией, Марокко, Объединенными Арабскими Эмиратами, Саудовской Аравией и Украиной
  - Документ, представленный 22 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)
4. Пункт 25. повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом
  - *Обновление резолюции A22-4 Ассамблеи "Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе"*
  - *Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях*
  - Документ, представленный Боливарианской Республикой Венесуэла
  - *Основные принципы оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*
  - Документ, представленный Испанией (в сотрудничестве с Аргентиной, Италией, Кабо-Верде, Мексикой, Португалией, Финляндией и Францией)
  - Информационный документ, представленный Группой членов семей жертв авиационных катастроф

- Документ, представленный Колумбией
- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- *Политика в отношении одобрения третьих сторон и меморандумов о взаимопонимании (МОВ)*
- Документ, представленный Колумбией
- *Согласование стратегических целей ИКАО с государствами-членами и механизм представления отчетов о ходе работы*
- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами

5. Пункт 16 повестки дня. Упрощение формальностей и машиночитываемые проездные документы
- *События, связанные с Приложением 9 "Упрощение формальностей", и предлагаемая программа работы на следующий трехлетний период*
  - *События, относящиеся к Программе машиночитываемых проездных документов (МСПД) и Директории открытых ключей (ДОК)*
  - *Предложение о стратегии ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP)*
  - Документ, представленный Республикой Корея
  - Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
  - Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
  - Документ, представленный 54 государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)
  - Документ, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)
  - Документ, представленный Всемирной туристской организацией (ЮНВТО)
  - Информационный документ, представленный Чили
  - Информационный документ, представленный Китаем
  - Информационный документ, представленный Республикой Корея
  - *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей*

## КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

### Пункт 22 повестки дня. Управление людскими ресурсами

1. Директор Административного управления (D/ADB) представила документ WP/75, в котором, помимо прочего, содержалась общая информация об осуществляемых в настоящее время инициативах по совершенствованию управления людскими ресурсами в ИКАО и указаны некоторые из соответствующих приоритетных инициатив на будущее. В документе освещается следующее: совершенствование практической реализации *Политики использования консультантов и индивидуальных подрядчиков*; укрепление механизмов оценки и анализа производственных показателей; расширение возможностей обучения и профессиональной подготовки для дальнейшего развития управленческих и технических навыков сотрудников, а также углубления их профессиональных знаний; принятие в рамках информационно-просветительской деятельности активных мер по определению и привлечению квалифицированных кандидатов к работе Организации в будущем, включая создание Программы подготовки молодых авиационных специалистов, начало реализации Программы авиационной стажировки и разработку Программы предоставления стипендий, а также модернизацию рабочих процессов в области людских ресурсов наряду с внедрением усовершенствованных средств автоматизации, направленных на повышение эффективности и способности к реагированию на потребности программы. Описанные в документе приоритетные области для дальнейших действий включают: разработку стратегических рамок управления людскими ресурсами; внедрение комплексной системы управления служебной деятельностью с опорой на меры по повышению квалификации и обеспечению мобильности персонала; сочетание планирования использования персонала, планирования преемственности, управления кадровым потенциалом, а также стратегии и политики диверсификации; продолжение модернизации процессов в области людских ресурсов. Ассамблее было предложено принять к сведению информацию о проводимых реформах и достигнутых успехах Организации в области совершенствования управления людскими ресурсами и одобрить приоритетные инициативы и намеченные на следующий трехлетний период будущие действия по дальнейшему совершенствованию управления людскими ресурсами.

2. Выразив от имени своего государства признательность за содействие, оказанное Управлением технического сотрудничества ИКАО (ТСВ) и региональным бюро Азиатского и Тихоокеанского региона в Бангкоке (Таиланд) в решении вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области обеспечения безопасности полетов (SSC), делегат Бангладеш отметил, что было, в частности достигнуто понимание необходимости поддерживать укомплектованность кадрового состава регламентирующего органа на постоянном и устойчивом уровне в соответствии с квалификацией, основанной на эффективности. Важно добиться того, чтобы авиационные специалисты всех регламентирующих органов обладали необходимыми навыками и профессиональными знаниями, соответствующими прогнозируемому беспрецедентному росту объемов деятельности авиации в следующие два десятилетия с целью гарантировать непрерывное обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации. В связи с этим потребовалось разработать план подготовки авиационных специалистов на региональном, субрегиональном и национальном уровнях. Поскольку в государствах с высоким уровнем авиационной активности может не быть достаточного количества компетентных и квалифицированных кадров, Бангладеш предложила, чтобы в региональных бюро ИКАО и в рамках Проектов совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP) активнее велась работа по предоставлению экспертов, консультантов, проверяющих, инспекторов и т. д. Это позволило бы избежать чрезмерной зависимости государств от поддержки, оказываемой ТСВ в этой связи, и обеспечить более высокую эффективность и действенность подготовки людских ресурсов значительно более быстрыми темпами и в глобальном масштабе. Бангладеш поддержала действия, предложенные Советом в документе WP/75, а также в документах WP/76 и /74, которые будут рассматриваться позднее на этом заседании.

3. Ввиду отсутствия дальнейших замечаний Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять вышеупомянутые действия, предложенные в краткой справке документа WP/75.

### **Пункт 23 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО**

4. Директор Административного управления (D/ADB) представила документ WP/76, в котором описывается положение дел с кадровым разнообразием в ИКАО в 2010, 2011 и 2012 годах и в который включена информация о справедливой географической представленности (СГП) и гендерном равенстве, а также результаты анализа назначений на должности категории специалистов и выше и актуальные данные по людским ресурсам. В документе, в частности отмечается наблюдавшееся снижение общего количества сотрудников, а также заметная тенденция к отказу от постоянных контрактов в пользу срочных контрактов. Более того, представленность государств-членов на должностях, которые подлежат распределению в соответствии с принципом СГП, увеличилась на восемь государств, в результате чего их общее количество составило 79 государств. Хотя общая представленность женщин на должностях категории специалистов и выше по-прежнему является проблемой, женщины в ИКАО занимают приблизительно 31 % должностей и это количество соответствует процентным показателям других технических специализированных учреждений Организации Объединенных Наций (ООН). Несмотря на то, что процент женщин, получивших назначение на должность, превысил среднее число женщин-кандидатов на должности категории специалистов, требуется более активная информационно-просветительская работа и другие масштабные инициативы. Демографические данные по возрастной структуре и прогнозы относительно выхода на пенсию для сотрудников категории специалистов (23 % к 31 декабря 2016 года) дали ИКАО уникальную возможность заняться проблемой дисбаланса географической представленности, неразрывно связанной с вопросом сохранения коллективного опыта путем своевременного планирования преемственности. Также представится возможность омолодить кадровый состав категории общего обслуживания, поскольку 15 % сотрудников этой категории выйдут на пенсию к концу трехлетнего периода 2014–2016 гг. В документе также в общих чертах описаны будущие действия на предстоящий трехлетний период, относящиеся к кадровой ситуации и планированию преемственности, управлению кадровым потенциалом, улучшению политики и процедур найма персонала и подотчетности для достижения целей в области диверсификации и активизации информационно-просветительской деятельности и работы по расширению возможностей в целях обеспечения максимально возможной географической представленности и продолжения деятельности в области улучшения гендерного баланса.

5. Ассамблее было предложено одобрить предлагаемые будущие действия, связанные с кадровым планированием, включая разработку стратегий и процедур планирования преемственности в увязке с политикой продвижения сотрудников по службе и повышения их квалификации; стратегиями управления кадровым потенциалом, цель которых заключается в определении, привлечении и удержании сотрудников требуемой квалификации в нужное время, добиваясь при этом взаимной увязки этих стратегий с другими организационными стратегиями и мерами, направленными на накопление, обмен и передачу коллективных знаний и опыта; улучшением политики и процедур набора кадров и обеспечением внутреннего контроля и подотчетности в целях решения задач в области диверсификации; расширением возможностей повышения информированности и продвижением кандидатов на занятие должностей категории специалистов и выше из непредставленных или представленных ниже желательного уровня государств, а также кандидатов-женщин.

6. Было отмечено, что Китай представил информационный документ WP/226 о командировании экспертов из Ведомства гражданской авиации Китая (ВГАК) для оказания поддержки деятельности ИКАО в период с 2011 по 2015 гг.



7. Поддержав предложенные в документе WP/76 действия, делегат Российской Федерации, тем не менее отметил, что 7 % вакантных должностей не были заполнены в течение текущего трехлетнего периода. Будучи осведомленным о том, что эти должности не были заполнены в целях экономии средств, он обратил внимание на то, что это потребовало найма сотрудников для работы по краткосрочным контрактам и неизбежно привело к снижению эффективности и результативности работы Организации. Делегат Российской Федерации подчеркнул, что эти вакансии образовались в результате ненадлежащего кадрового планирования или других факторов, требующих тщательного анализа в целях повышения эффективности и результативности работы ИКАО. Выразив от имени своего государства всецелую поддержку принципа гендерного равенства, он подчеркнул, что это означает не только обеспечение равного количественного соотношения мужчин и женщин в Секретариате, но и исключение дискриминации кандидатов-женщин при наборе кадров.

8. Отметив, что ее государство также поддерживает этот документ, делегат Австрии подчеркнула, что ее государство приветствует всю проделанную работу по увеличению процентной доли женщин, работающих в Секретариате ИКАО. Хотя общее число женщин в категории общего обслуживания составляет 79 %, представленность женщин на должностях категории специалистов и выше немного снизилась и составила 31 %. Поскольку ИКАО занимает тридцатое место из тридцати пяти организаций системы ООН по представленности женщин, занимающих должности категории специалистов и выше, Австрия высоко оценила инициативы, предложенные в документе WP/76, например, включение упреждающих мер в политику набора кадров и сотрудничество с государствами-членами в целях поощрения подачи кандидатами-женщинами заявок на замещение подобных должностей более высоких категорий. Общая цель Секретариата и государств-членов должна заключаться не только в увеличении представленности женщин на должностях категории специалистов и выше в ИКАО, но и в том, чтобы Организация служила в этой связи образцом для всего авиационного сектора.

9. Делегат Бангладеш вновь заявил о том, что его государство поддерживает данный документ и предложенные в нем действия.

10. Приняв к сведению высказанные замечания, Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять вышеупомянутые действия, предложенные в краткой справке документа WP/76.

## **Пункт 24 повестки дня: Повышение эффективности и действенности ИКАО**

*Поправка к правилу 63 Постоянных правил процедуры Ассамблеи Международной организации гражданской авиации, касающаяся включения использования китайского языка*

11. Представляя документ WP/6 по указанной выше теме, директор Административного управления (D/ADB) напомнила, что в ходе 22-й сессии Ассамблея утвердила рекомендацию Совета о том, чтобы китайский язык был принят в качестве рабочего языка ИКАО, чтобы его введение осуществлялось поэтапно и чтобы в качестве первого этапа было предусмотрено использование китайского языка в выступлениях на сессиях Ассамблеи. Данное решение было должным образом исполнено, и с тех пор на сессиях Ассамблеи обеспечивается устный перевод на китайский язык. Кроме того, начиная с 34-й (внеочередной) сессии Ассамблеи в соответствии с резолюцией Ассамблеи A31-16 "Усиление использования китайского языка в ИКАО" подготавливается документация на китайском языке. Ассамблее было предложено утвердить приведенную в добавлении к документу WP/6 поправку к правилу 63 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600),

предусматривающую включение китайского языка в категорию "языков документов" в соответствии с упомянутыми предыдущими решениями Ассамблеи.

12. Ввиду отсутствия дальнейших замечаний Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять вышеупомянутые действия, предложенные в краткой справке документа WP/6.

*Повышение эффективности и действенности ИКАО.  
Совершенствование информационного обслуживания*

13. Директор Административного управления (D/ADB) представила документ WP/74, в котором содержится информация о достижениях и проделанной руководящими органами и Секретариатом работе по повышению эффективности и действенности ИКАО, а также текущей деятельности в этой области с указанием мер по дальнейшему совершенствованию в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг. В документе особо отмечены: усиление взаимодействия с государствами-членами посредством широкого распространения информации и совершенствование методов и процедур работы в рамках всей Организации на основе автоматизации производственной деятельности и применения разнообразного инструментария информационных технологий (ИТ). Деятельность на предстоящий трехлетний период предусматривает: внедрение комплексной электронной системы управления документацией и архивами (EDRMS); непрерывный анализ нормативной базы управления людскими ресурсами ИКАО и создание отлаженной системы передачи полномочий; создание корпоративного хранилища данных (EDW); дальнейшее совершенствование электронных средств связи. Данные инициативы продемонстрировали приверженность ИКАО делу повышения своей эффективности и действенности, а также дальнейшей работе Организации по выполнению рекомендаций государств-членов. Ассамблее было предложено принять к сведению информацию о проделанной работе по повышению эффективности и действенности Организации, а также одобрить меры по дальнейшему совершенствованию в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг.

14. Делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что хотя его государство полностью поддерживает предложенные в документе WP/74 действия, США считают, что существует еще один требующий внимания вопрос. Напомнив о том, что три крайне важные конференции высокого уровня были проведены с минимальными интервалами одна за другой, непосредственно перед Ассамблеей и в ходе подготовки к ней (Конференция высокого уровня по авиационной безопасности (HLSC) (Монреаль, 12-14 сентября 2012 года); Двенадцатая Аэронавигационная конференция (AN-Conf/12) (Монреаль, 19–30 ноября 2012 года) и Шестая Всемирная авиатранспортная конференция (ATConf/6) (Монреаль, 18–22 марта 2013 года)), он подчеркнул высокую совокупную стоимость их проведения как для Организации, так и для участвовавших государств-членов. Делегат Соединенных Штатов Америки также подчеркнул, что многие из министров, посетивших вышеупомянутые конференции, также присутствовали и на сессии Ассамблеи, а вынесенные на конференциях рекомендации были представлены Советом Ассамблее, то есть тем же самым людям, которые их составляли. В связи с этим он предложил Ассамблее в качестве отдельного действия поручить Совету проанализировать процесс подготовки к сессиям Ассамблеи, связанные с этим затраты и их эффективность, а также найти способ поддерживать результативность работы ИКАО, повышая при этом ее эффективность на благо самой Организации и ее государств-членов.

15. Делегат Российской Федерации согласился с этим мнением. Его государство с удовлетворением отметило достигнутые успехи по повышению эффективности и результативности работы ИКАО, в частности 90-процентное уменьшение объема документов, распространяемых среди руководящих органов, что обеспечивает экономию приблизительно 1 млн кан. долл. в год.

16. Делегат Бангладеш вновь подтвердил, что его государство поддерживает рекомендации, представленные в документе WP/74.

17. Делегат Эквадора поддержал действия, предложенные в документе, а также замечания, сделанные делегатами Соединенных Штатов Америки и Российской Федерации. Он поблагодарил Секретариат за постоянные усилия по использованию ИКАО передовых технологий, что позволяет оперативно доводить информацию до государств-членов, снижая при этом затраты благодаря меньшему потреблению бумаги. Делегат Эквадора также поблагодарил Совет за подробные руководящие указания по повышению эффективности и действенности Организации.

18. Высоко оценив уже проделанную и запланированную работу по повышению эффективности и результативности работы ИКАО, делегат Австралии заявила о том, что она разделяет озабоченность, выраженную делегатом Соединенных Штатов Америки относительно эффективности проведения трех крупных конференций высокого уровня перед Ассамблеей. Согласившись с тем, что Совету следует проанализировать процесс подготовки к Ассамблее, она предложила, чтобы Совет также изучил структуру Ассамблеи, включая вопрос используемой в настоящее время методики подготовки резолюций Ассамблеи, который уже поднимался в прошлом Председателем Ассамблеи (P/2).

19. Делегат Гватемалы особо отметил, что проделанная работа по повышению эффективности и результативности Организации путем оптимизации использования ее ресурсов принесла не только экономические, но и значительные экологические преимущества.

20. Подводя итог обсуждению, председатель Исполнительного комитета отметил всеобщую поддержку политики ИКАО по повышению эффективности и результативности ее деятельности за счет использования новых технологий. Организации было предложено продолжать двигаться в этом направлении. Приняв к сведению поступившие замечания о методах работы и связях между различными органами, председатель подчеркнул, что под результативностью понимается способность Организации достигать своих целей, а под эффективностью – способностью наилучшим образом использовать имеющиеся ресурсы. Увеличивать или уменьшать объем ресурсов недостаточно; необходимо оптимизировать их использование. В свете высказанных мнений он предложил, и Комитет согласился, рекомендовать поручить Совету изучить способы совершенствования структуры работы по подготовке к Ассамблее в целом, включая методику подготовки резолюций Ассамблеи, и выполнить действия, предложенные в документе WP/74.

#### *Предоставление лингвистического обслуживания*

21. Делегат Российской Федерации представил документ WP/307, в котором обращается внимание на тот факт, что, по мнению его государства, предоставление лингвистического обслуживания в ИКАО продолжает вызывать серьезную обеспокоенность государств-членов, несмотря на решения, принятые Ассамблеей ИКАО и закрепленные в резолюциях Ассамблеи A22-29 "Использование языков в Аэронавигационной комиссии", A24-21 "Публикация и распространение документов" и A37-25 "Политика ИКАО в области лингвистического обслуживания". Эта серьезная обеспокоенность вызвана постоянным снижением качества и объема лингвистического обслуживания в ИКАО, в том числе качества перевода технических материалов, таких как Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО (SARPS) и инструктивные материалы. Подчеркивая политическую значимость этой проблемы, делегат Российской Федерации заявил, что действий предпринятых на данный момент Генеральным секретарем в целях улучшения ситуации с лингвистическим обслуживанием, недостаточно. Под лозунгом сокращения бюджетных расходов неанглоязычные государства и эксперты исключаются из процесса разработки SARPS, что является отступлением от основополагающих принципов Чикагской конвенции, предусматривающей равенство возможностей, а

также отклонение от принципа многоязычия Организации Объединенных Наций, который является одним из фундаментальных принципов для достижения целей ИКАО как специализированного учреждения ООН в области международной гражданской авиации. Делегат Российской Федерации вновь выразил серьезную обеспокоенность его государства в связи с планируемым будущим сокращением шести штатных должностей устных переводчиков, предусмотренным в проекте бюджета Организации на 2014, 2015 и 2016 годы (Ведомости 1–3, A38-WP/57). Он также указал на то, что с 1 января 2013 года *Журнал ИКАО* издается только на английском языке, что, по мнению его государства, противоречит информационно-просветительской политике Организации. Ассамблее было предложено предпринять ряд серьезных шагов в целях усиления действующих резолюций Ассамблеи, относящихся к предоставлению лингвистического обслуживания в ИКАО.

22. Затем делегат Франции представил документ WP/362 о сохранении многоязычия в ИКАО, соавторами которого выступили делегаты Буркина-Фасо, Египта, Ливии, Камеруна, Канады, Марокко, Объединенных Арабских Эмиратов, Саудовской Аравии и Украины. В документе подчеркивается, что эффективность многостороннего сотрудничества и слаженная работа такой организации, как ИКАО тесно связаны с соблюдением принципа многоязычия, а также перечисляются преимущества последнего. Необходимо особо отметить важность многоязычия в тот момент, когда во всех организациях все больше практикуется использование только одного языка в нарушение соответствующих уставов, согласно которым предполагается использование нескольких рабочих языков. Бюджетные ограничения не могут оправдать подобную практику. Именно по этой причине Совет, занимаясь подготовкой проекта бюджета Организации на трехлетний период 2014–2016 гг., принял (198/7) ряд мер в целях оптимизации предоставления лингвистического обслуживания как с точки зрения качества, так и производительности труда. Делегат Франции вновь заявил о поддержке его государством вышеупомянутых мер и осуществления каждой из них под контролем и в рамках полномочий Генерального секретаря. В частности, в документе Ассамблее было предложено принять ряд дополнительных мер, касающихся порядка работы Организации, ее кадровой политики, а также работы в области внешних связей и информации, которые не повлекли бы дополнительных расходов.

23. От имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) делегат Чили представил документ WP/227, в котором отмечаются имеющие место трудности, связанные с предоставлением документов, касающихся безопасности полетов и других важных областей деятельности Организации, на всех официальных языках ИКАО. Авторы документа напомнили о том, что в 2010 году на Конференции высокого уровня по безопасности полетов (HLSC 2010) Куба представила рабочий документ по этому вопросу, в отношении которого был достигнут консенсус, необходимый для дальнейших действий. Впоследствии Куба представляла другие документы на различных мероприятиях регионального и глобального уровня, привлекая внимание к отсутствию документов ИКАО на всех официальных языках Организации, что отрицательно сказывается на деятельности, особенно на той, которая связана с обеспечением безопасности полетов. Поскольку данная проблема пока удовлетворительно не устранена, Куба вновь напомнила о необходимости ее решения. В документе предлагаются поправки к резолюциям A37-15 "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации*" и A37-25 Ассамблеи, призванные обеспечить более широкое распространение документов ИКАО на всех официальных языках Организации, а также другие действия.

24. В ходе обсуждения делегаты Боливарианской Республики Венесуэла, Буркина-Фасо, Гватемалы, Египта, Испании, Колумбии, Кубы, Перу и Сенегала выразили от имени своих государств поддержку всем трем документам, выступающим в защиту многоязычия.

25. В ходе обсуждения делегат Боливарианской Республики Венесуэла подчеркнула, что ее государство как член ЛАКГА и соавтор документа WP/227 поддерживает, в частности принцип равенства возможностей всех государств в многоязычной общей системе ООН, на который Российская

Федерация ссылалась в документе WP/307. Подчеркивая важность многоязычия для достижения стратегических целей ИКАО, она особо отметила, что отсутствие переводов некоторых документов ИКАО, в том числе инструктивного материала и циркуляров, зачастую приводит к их неверному толкованию, что препятствует достижению этих стратегических целей, особенно цели, касающейся безопасности полетов.

26. Делегат Испании отметил, что его государство активно поддерживает принцип многоязычия как один из базовых принципов, на которых основана работа ИКАО. Испания поддержала действия, предложенные во всех трех документах, особенно действия, предложенные Российской Федерацией в пп. 5 а), b) c) и d) документа WP/307, и соавторами документа WP/362 в пп. а), b) и c) в разделах, касающихся предлагаемых действий.

27. Делегат Перу, государство которого также вошло в число соавторов документа WP/227, подчеркнул, что по вопросу многоязычия Ассамблее необходимо вновь подтвердить важность равного доступа всех государств к документам ИКАО.

28. Выражая поддержку принципам многоязычия и равенства возможностей, делегат Египта подчеркнул, что многоязычие и переводческое обслуживание являются ключевыми элементами обеспечения безопасности полетов гражданской авиации.

29. Делегат Буркина-Фасо напомнил, что Совет и Генеральный секретарь тщательно изучали данную проблему и уже предприняли некоторые шаги по ее разрешению. Отметив, что существуют некоторые бюджетные ограничения, он, тем не менее, предложил Ассамблее поручить Совету и Генеральному секретарю рассмотреть альтернативные источники финансирования лингвистического обслуживания, с тем чтобы обеспечить достаточное количество средств для выполнения этой важной функции; в противном случае это отрицательно скажется на работе Организации.

30. Поддержав это предложение, делегат Колумбии особо отметил, что многоязычие гарантирует равенство государств – членов ИКАО и ее регионов.

31. Делегат Кубы вновь заявила, что многоязычие критически важно для разработки будущих SARPS и что отсутствие вспомогательных документов в достаточном количестве на всех официальных языках Организации может привести к неправильному их толкованию. Именно по этой причине ее государство при поддержке остальных государств – членов ЛАКГА представило документ WP/227.

32. Делегат Гватемалы отметил, что его государство как член ЛАКГА поддерживает документ WP/227, также как и два других документа, поскольку язык представляет собой не только средство общения, но и образ мышления. Отметив, что в бюджете Организации не всегда бывают отражены ее приоритеты, он подчеркнул, что предоставление лингвистического обслуживания должно рассматриваться Ассамблеей в качестве одного из приоритетов ИКАО.

33. Делегат Сенегала подчеркнул, что в тех случаях, когда документы ИКАО поступают на языке отличном от французского, являющегося государственным языком его страны, сенегальским органам гражданской авиации требуется больше времени на выполнение необходимых действий, что может быть неверно истолковано как нежелание действовать с их стороны. Он подтвердил, что многоязычие вносит значительный и комплексный вклад в развитие международной гражданской авиации.

34. Напомнив, что с момента создания ИКАО проявляла твердость в вопросе многоязычия, делегат Марокко подчеркнул, что претворение этого принципа в жизнь дало свои плоды в виде работы Организации. Его государство поддержало принятые Советом меры (198/7) по оптимизации предоставления лингвистического обслуживания в ИКАО, а также документ WP/307, представленный Российской Федерацией, и документ WP/362, представленный Францией от имени группы государств.

35. Выражая всецелую поддержку документу WP/362, делегат Монако сделал акцент на том, что многоязычие не всегда следует противопоставлять связанным с его обеспечением расходам. Он подчеркнул, что в документе указан ряд способов поддержания многоязычия, не влекущих за собой дополнительных расходов, которые увеличили бы нагрузку на все государства – члены ИКАО.

36. Выразив свою солидарность с делегатами Египта и Марокко, а также с теми, кто поддержал документ WP/227, представленный государствами – членами ЛАКГА, и документ WP/307 представленный Российской Федерацией, делегат Саудовской Аравии вновь отметил важность многоязычия для работы ИКАО по обеспечению безопасности полетов и авиационной безопасности международной гражданской авиации. Он вновь отметил, что бюджетные ограничения не должны мешать претворению в жизнь этого принципа.

37. Выступив в поддержку документов WP/227 и WP/362, представитель Российской Федерации выразил признательность их соавторам за то, что они вновь подтвердили важность соблюдения принципа многоязычия в ИКАО. Напомнив, что в пункте 3 постановляющей части резолюции A37-25 Ассамблея признала, что "лингвистическое обслуживание является неотъемлемой частью любой программы ИКАО", он подчеркнул важность отражения этого критически значимого элемента в бюджете Организации. Представитель Российской Федерации констатировал, что, к сожалению, в большинстве случаев, если не всегда, лингвистическое обслуживание рассматривается в качестве дополнительного финансового бремени, которое ложится на государства – члены ИКАО. Он также отметил, что его государство находится в процессе заключения меморандума о взаимопонимании с ИКАО, касающегося предоставления Организации лингвистического обслуживания на русском языке.

38. Генеральный секретарь всецело поддержал основную цель трех вышеупомянутых документов, а именно защиту многоязычия в ИКАО. Напомнив о том, что разработка и распространение SARPS являются ключевой функцией Организации, он особо отметил, что SARPS всегда утверждаются Советом на всех шести официальных языках ИКАО. Затем они внедряются всем сообществом международной гражданской авиации, несмотря на тот факт, что для населения ряда государств – членов ИКАО ни один из этих официальных языков не является родным. Генеральный секретарь также напомнил о том, что он ввел предоставление лингвистического обслуживания на китайском языке на заседаниях Аэронавигационной комиссии (АНК).

39. Генеральный секретарь поддержал действия, предложенные в документе WP/362, представленном Францией от имени группы соавторов, и в документе WP/227, представленном 22 государствами – членами ЛАКГА, однако у него возникли некоторые трудности в связи с действиями, предложенными Российской Федерацией в документе WP/307. Ряд этих действий уже выносился на обсуждение Совета, и Секретариат выступал с разъяснениями перед представителями государств в связи с действующими договоренностями по предоставлению лингвистического обслуживания, в которых отражены решения Совета. Кроме того, часть предложенных действий уже была выполнена. Согласившись с делегатом Буркина-Фасо в том, что нельзя полностью игнорировать бюджетную сторону вопроса о предоставлении лингвистического обслуживания, Генеральный секретарь отметил, что проект бюджета на трехлетний период 2014–2016 гг. был подготовлен Советом на основе сценария нулевого номинального роста (ННР). Он принял на себя обязательство лучше распорядиться имеющимися ресурсами. Тем не менее, Генеральный секретарь, заявил, что он не может

выделить больший процент средств бюджета Организации на предоставление лингвистических услуг, поскольку заложенный процент и без того значителен. Он выразил готовность принять любые добровольные взносы на обеспечение лингвистического обслуживания, будь то в денежной форме или в виде предоставления специалистов.

40. Ссылаясь на п. 2.1 документа WP/307, касающийся использования машинного перевода, Генеральный секретарь указал на то, что любые документы, подготовленные с использованием данной технологии, будут редактироваться силами штатных сотрудников. Подчеркнув тот факт, что трудности, которые время от времени возникают при предоставлении лингвистического обслуживания преувеличивать не следует, он отметил, что для сессии Ассамблеи были переведены сотни документов и что устный перевод осуществляется на все шесть официальных языков. В связи с этим не следует считать ситуацию критической. Генеральный секретарь подчеркнул, что по его инициативе лингвистическое обслуживание включено в проект бюджета на трехлетний период 2014–2016 гг. в качестве неотъемлемой части рабочих программ, что отличается от бюджета на текущий трехлетний период.

41. Отвечая на замечание, сделанное в связи с *Журналом ИКАО*, Генеральный секретарь отметил, что впервые он начал издаваться в 1945 году, когда в ИКАО использовался всего один язык, а именно английский. С тех пор последовательно добавлялись другие языки, и их число было доведено до нынешних шести официальных языков.

42. Председатель Исполнительного комитета подчеркнул, что *Журнал ИКАО* не является нормативным документом и что решение о том, на каком(их) языке(ах) его издавать, входит в компетенцию Генерального секретаря.

43. Подводя итоги обсуждения, председатель подчеркнул необходимость проведения четкого различия между целью внедрения политики Ассамблеи в области лингвистического обслуживания и эффективностью, которая подразумевает оптимальное использование ресурсов для достижения такой цели. Эффективность относится к управлению. Были отмечены финансовые аспекты внедрения вышеупомянутой политики в области лингвистического обслуживания, и Генеральный секретарь напомнил о принятии Советом политики ННР для бюджета Организации на трехлетний период 2014, 2015 и 2016 гг. Заявив, что в полномочия Ассамблеи не входит давать указания Генеральному секретарю, особенно в части микроменеджмента, председатель указал на то, что вместо этого ей следует поручить Совету тщательно следить за реализацией политики и решений, принятых в целях повышения эффективности и действенности предоставления лингвистического обслуживания в ИКАО.

44. Председатель отметил, что в получившем широкую поддержку документе, представленном Российской Федерацией (WP/307), был затронут ряд важных аспектов. Впрочем, как отметил Генеральный секретарь, некоторые из предложенных действий уже были предприняты. Документ, представленный несколькими государствами (WP/362), а также документ, представленный 22 государствами – членами ЛАКГА (WP/227), также получили широкую поддержку.

## **Пункт 25 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом**

*Обновление резолюции Ассамблеи А22-4 "Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе"*

45. Генеральный секретарь представил документ WP/24, в котором Совет предложил поправку к резолюции Ассамблеи А22-4 *"Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе"*

с целью учесть увеличение членского состава Комиссии с 15 до 19 членов по итогам вступления в силу Протокола, касающегося изменения Статьи 56 Чикагской конвенции, принятого на 27-й сессии Ассамблеи 6 октября 1989 года.

46. Ввиду отсутствия замечаний Исполнительный комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять предложенную обновленную резолюцию Ассамблеи, представленную в добавлении к документу, которая заменит резолюцию А22-4 Ассамблеи.

*Разработка и внедрение  
Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS)  
и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)  
и уведомление о различиях*

47. Генеральный секретарь представил документ WP/48, в котором содержится информация о выявленных в ходе всеобъемлющего исследования ИКАО проблемах, влияющих на уведомление о различиях и публикацию государствами-членами информации о них, а также о действиях, предпринятых Организацией для их решения. Он подчеркнул, что свыше 70 % государств-членов испытывали сложности с выполнением требований статьи 38 Чикагской конвенции, касающихся отклонений от международных стандартов и процедур, а также положений Приложения 15 "*Службы аэронавигационной информации*", касающихся уведомления о различиях и публикации информации о них. В связи с этим также крайне важны более целенаправленные усилия, предпринимаемые государствами-членами, что особо отмечается в новой предлагаемой отдельной резолюции Ассамблеи, приведенной в добавлении А к этому документу. Эта резолюция Ассамблеи, основанная на добавлениях А, D и E резолюции А37-15 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации*", расширила масштабы проводимой ИКАО постоянной политики в отношении SARPS и изложенного в ней технического инструктивного материала, с тем чтобы охватить все Приложения и весь инструктивный материал. Ассамблее было предложено рассмотреть и принять вышеуказанную предложенную резолюцию Ассамблеи, которая заменит добавления А, D и E резолюции А37-15 Ассамблеи.

48. Затем делегат Боливарианской Республики Венесуэла представила документ WP/260, посвященный разработке инструктивного материала по определению различий и уведомлению о них. Ассамблея и Совет обратили особое внимание на уведомление о различиях, являющееся обязательным для всех государств – членов ИКАО, и отметили, что полученные уведомления не всегда были вполне удовлетворительными. Анализ показал, что проблемы могут быть вызваны недостаточным уровнем подготовки персонала или отсутствием ясного инструктивного материала, описывающего порядок выполнения данного процесса. Ее государство также отметило недостатки механизма уведомления о различиях и продолжает прилагать значительные усилия для максимально возможного совершенствования таких уведомлений. Ассамблее было предложено: принять к сведению информацию, представленную в документе WP/260; настоятельно рекомендовать ИКАО предпринять необходимые действия для разработки тщательно проработанного и четко составленного инструктивного материала, поясняющего процесс определения различий, представления информации о них и публикации информации о существенных различиях; реализовать инициативы в области подготовки персонала по вопросам определения различий и представления информации о них, например провести региональные мастер-классы и компьютерное обучение. Боливарианская Республика Венесуэла выразила готовность сотрудничать с ИКАО для выполнения этих действий.

49. Делегаты Эквадора, Италии, выступающей от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов, а также остальных государств-членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), Российской Федерации, Того, Кубы и Колумбии выступили в поддержку документа WP/260.



50. Выступая с замечаниями по поводу документа WP/48, делегат Боливарианской Республики Венесуэла особо отметила, что электронная система представления информации о различиях (EFOD) призвана заменить бумажные уведомления о различиях, поэтому функциональные возможности системы EFOD следует расширить, с тем чтобы сделать ее в максимально возможной степени удобной для пользователей. Кроме того, важно сделать возможным уведомление о различиях при помощи системы EFOD на всех рабочих языках ИКАО. Если уведомление о различиях представляется на любом другом из остальных пяти рабочих языков, то направлять его в ИКАО еще и на английском языке не обязательно.

51. Делегат Эквадора отметил, что его государство считает выявление различий и уведомление о них непрерывным процессом, цель которого заключается в поддержании высочайшего уровня безопасности полетов. Уведомление о различиях между национальными нормативными требованиями и практикой и Стандартами ИКАО, изложенными в Приложениях к Чикагской конвенции, представляет собой основополагающий процесс для эффективного обеспечения единообразия, в рамках которого необходимо учитывать техническую документацию и обучение работе с EFOD. В связи с этим Эквадор поддержал представленный Боливарианской Республикой Венесуэла документ WP/260, в котором приводится описание упреждающих мер и который следует учитывать в более широком контексте обеспечения безопасности полетов.

52. Затем делегат Франции представил замечания своего государства по документу WP/48, поддержанные ЕКГА, Европейской Комиссией и Европейским агентством по безопасности полетов (ЕАБП). Делегат Франции напомнил определения терминов "Стандарт" и "Рекомендуемая практика", данные в предисловиях Приложений к Чикагской конвенции. Он отметил, что Стандарт представляет собой "любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу и правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации", в то время как Рекомендуемая практика представляет собой любое такое требование, "единообразное применение которого признается желательным в интересах безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации". Особо отмечая важность того, чтобы Совет ИКАО считался с этими определениями при принятии SARPS, делегат Франции вновь заявил о том, что это повысило бы актуальность SARPS и помогло бы государствам лучше понимать и внедрять их. Следовательно, было бы желательно, используя необходимые средства, представить соответствующие обоснования SARPS. В этой связи делегат Франции предложил добавить в проект резолюции Ассамблеи, приведенный в добавлении А к документу WP/48 правило б, связанное с вышеизложенными положениями, в следующей формулировке: "Совету, принимая во внимание определения терминов "Стандарт" и "Рекомендуемая практика", следует убедиться в том, что новые положения Приложений, единообразное применение которых признается необходимым, принимаются как Стандарты, а те новые положения, единообразное применение которых признается желательным – как Рекомендуемая практика".

53. Выступая от имени ЕС и его государств-членов, а также других государств – членов ЕКГА, делегат Италии отметил, что из раздела 2 документа WP/48 очевидно следует, что предстоит устранить значительные проблемы, касающиеся уведомления о различиях и публикации информации о них. Заявив, что следует как можно скорее заняться решением данных проблем, вышеуказанные европейские государства рекомендовали Ассамблее поручить Совету ИКАО предпринять в течение следующих трех лет конструктивные действия для их решения и представить на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году доклад о проделанной работе. Также рекомендовав Ассамблее принять проект резолюции Ассамблеи, приведенный в добавлении А к документу WP/48, европейские государства пришли к выводу, что без ясного, подробного и подкрепленного конкретными примерами инструктивного материала, разъясняющего то, что представляет собой различие согласно Статье 38 Чикагской конвенции и существенное различие согласно Приложению 15 "Службы

*аэронавигационной информации*", уведомления о различиях будут очень сильно различаться между собой, а их ценность будет невысокой. Европейские государства и ЕАБП обратились к ИКАО с просьбой в срочном порядке подготовить соответствующий инструктивный материал. В связи с этим вышеуказанные европейские государства предложили изменить пункт 16 постановляющей части проекта резолюции, сославшись в нем на дополнительный инструктивный материал по уведомлению о различиях и публикации информации о них, который должен быть представлен в течение одного года. Отметив, что в пунктах 4, 5, 8 и 9 постановляющей части проекта резолюции Ассамблеи основное внимание уделяется содержанию и качеству SARPS и PANS ИКАО, они поддержали принятие резолюции в целом, поскольку это облегчило бы внедрение государствами таких SARPS и PANS. Тем не менее европейские государства вновь подчеркнули необходимость того, чтобы к следующей сессии Ассамблеи в 2016 году Совет продемонстрировал, что эти существенные нерешенные проблемы в части уведомления о различиях и публикации информации о них были решены.

54. Поддержав документ WP/260, представленный Боливарианской Республикой Венесуэла, вышеуказанные европейские государства отметили, что не только они сталкивались с проблемами при уведомлении о различиях.

55. Делегат Российской Федерации отметил, что его государство готово поддержать вышеупомянутый проект резолюции Ассамблеи в том виде, в котором он представлен в добавлении А к документу WP/48. Предложенная вышеуказанными европейскими государствами поправка признана интересной, однако до ее согласования необходимо ознакомиться с полным текстом. Российская Федерация также поддержала документ WP/260, представленный Боливарианской Республикой Венесуэла.

56. Поддержав документы WP/48 и WP/260, делегат Того подчеркнул важность, которую его государство придает SARPS ИКАО, и высказал предложение о проведении региональных практикумов и семинаров по выявлению различий и уведомлению о них, что позволит всем государствам-членам принимать участие в повышении уровня безопасности полетов и авиационной безопасности.

57. Делегаты Кубы и Колумбии также высказались в поддержку документа WP/260, а делегат Кубы подчеркнул важность учета пп. 2.4 и 2.5 этого документа при принятии решений о будущих действиях. Делегат Колумбии вновь подчеркнул важность разработки инструктивного материала по выявлению различий и уведомлению о них, а также программ подготовки.

58. Делегат Австралии отметила, что ее государство поддерживает документ WP/48, включая проект резолюции Ассамблеи с поправками, предложенными делегатами Франции и Италии. Австралия также поддержала будущую деятельность ИКАО в части, касающейся предоставления государствам инструктивного материала по выполнению положений Статьи 38 Чикагской конвенции и Приложения 15 "*Службы аэронавигационной информации*"; обновления *Руководства по службам аэронавигационной информации* (Doc 8126) и разработки методик оценки воздействия; дальнейшего наращивания потенциала для оказания содействия государствам при внедрении SARPS. Вместе с тем, в вышеупомянутом документе не вполне ясно указаны действия, предпринимаемые Секретариатом для выполнения этих конкретных мер. Австралия призвала продолжать пользоваться системой EFOD и расширять практику ее использования в качестве альтернативного средства уведомления о соблюдении и различиях помимо представления уведомлений о различиях в бумажном виде. Она также выразила признательность Секретариату и Специальной группе по представлению информации о различиях (FDTF), в частности ее председателю г-ну Л. Лапену, за проделанную работу.

59. Директор Аэронавигационного управления (D/ANB) также поблагодарила Специальную группу по представлению информации о различиях, и особенно г-на Лапена, за работу, проделанную в столь деликатной и сложной области как уведомление о различиях. Подчеркнув, что именно ручное, а не электронное представление информации о различиях вызывает проблемы, она согласилась с необходимостью приведения примеров различий. Несмотря на то, что Специальная группа по представлению информации о различиях уже приступила к разработке инструктивного материала, возможность ее завершения в течение поставленного срока в один год вызывает сомнение, поскольку у Секретариата имеется много других приоритетных задач. В этой связи с благодарностью будет принята любая помощь со стороны Италии или любых других государств-членов. D/ANB отметила, что Совету также необходимо утвердить предложенную поправку к Примечанию об уведомлении о различиях, прилагающуюся к письмам государствам о принятии поправок к Приложениям и служившую основным инструктивным материалом по определению различий и представлению информации о них.

60. D/ANB также отметила, что у Секретариата не возникло трудностей с предложенными поправками к проекту резолюции Ассамблеи, приведенному в добавлении А к документу WP/48. Она отметила, что предложение проводить региональные практикумы и семинары по выявлению различий с SARPS ИКАО и уведомлению о них будет рассмотрено Советом ИКАО с учетом бюджетных последствий.

61. По итогам дискуссии председатель Исполнительного комитета отметил, что Комитет поддержал документ WP/260, представленный Боливарианской Республикой Венесуэла. Что касается документа WP/48 и проекта резолюции Ассамблеи, он попросил делегата Франции представить текст предлагаемого его государством нового правила 6, с тем чтобы включить его в проект доклада пленарному заседанию. У Исполнительного комитета будет возможность принять решение о включении этого нового положения при рассмотрении вышеуказанного проекта доклада.

*Основные принципы оказания помощи  
пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*

62. Генеральный секретарь представил документ WP/22, в котором приводится информация о проделанной работе по выполнению резолюции А32-7 Ассамблеи "*Согласование правил и программ, касающихся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*" и предлагается поправка к ней. Он напомнил, что в этой резолюции Ассамблея настоятельно призвала Совет разработать материал, который может включать в себя SARPS, посвященные оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. В связи с этим в 2001 году был опубликован циркуляр 285 ИКАО "*Инструктивный материал по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*" (Cir 285), а в 2005 году в Приложение 9 "*Упрощение формальностей*" были включены положения об упрощении въезда в государство места авиационного происшествия членов семей пострадавших в авиационных происшествиях. Признавая необходимость дальнейших мер для содействия оказанию помощи пострадавшим и их семьям, 1 марта 2013 года Совет единогласно утвердил (198/6) "*Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*" (Doc 9998). Цель данного документа, ссылка на который приводится в добавлении А к документу WP/22, заключалась в том, чтобы рекомендовать государствам включать эти основные принципы ИКАО в свое законодательство, нормативные требования и/или основные принципы в области оказания помощи семьям. В ходе обсуждения в Совете было поддержано предложение о том, чтобы ИКАО дополнительно рассмотрела вопрос о разработке SARPS, касающихся подготовки государствами планов оказания помощи семьям. Ассамблее было предложено: принять к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/22; одобрить "*Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных*

*происшествиях и их семьям"* (Дос 9998); принять предлагаемую резолюцию об оказании помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, которая бы заменила резолюцию A32-7.

63. Затем делегат Испании представил документ WP/301 (с исправлением 1) от имени своего государства в сотрудничестве с Аргентиной, Италией, Кабо-Верде, Мексикой, Португалией, Финляндией и Францией. Соавторы с удовлетворением отметили работу по созданию *"Основных принципов ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям"* (Дос 9998), проведенную Советом и Целевой группой по вопросу помощи пострадавшим в авиационных происшествиях (AVPTF) при поддержке различных объединений, особенно Объединения пострадавших в авиационном происшествии с воздушным судном, выполнявшим рейс JK5022, участника Группы членов семей жертв авиационных катастроф (ACVFG), и предложили Ассамблее также принять к сведению информацию о проделанной работе. Они поддержали вышеупомянутые принципы и обновленную резолюцию Ассамблеи, приведенную в документе WP/22, а также рекомендовали Ассамблее сделать то же самое. Поскольку основные принципы не носят предписывающего характера, соавторы предложили Ассамблее рекомендовать Совету проанализировать практическую возможность внесения подходящего положения в соответствующее Приложение к Чикагской конвенции, но не в Приложение 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, убедившись при этом в том, что это не скажется отрицательно на независимости и эффективности расследования происшествий и инцидентов. В частности они предложили Совету рассмотреть возможность внесения в Приложение 9 *"Упрощение формальностей"* Рекомендуемой практики со следующей формулировкой: "Государствам следует создавать законодательство, нормативные требования и/или основные принципы поддержки пострадавших в авиационных происшествиях и их семьям." Соответствующим примечанием можно было бы увязать эту Рекомендуемую практику с *Основными принципами ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Дос 9998). По мнению соавторов, с течением времени и по мере накопления опыта статус этой Рекомендуемой практики можно будет повысить до уровня Стандарта, если в будущем это потребует.

64. Было отмечено, что ACVFG представила информационный документ WP/300, в котором приведено обоснование в поддержку документов WP/22 и WP/301.

65. Во время последовавшего обсуждения была выражена признательность за важную работу, проведенную ИКАО и AVPTF по обеспечению оказания необходимой помощи жертвам авиационных происшествий и их семьям.

66. Делегаты Австралии, Бразилии, Италии, Мексики, Соединенных Штатов Америки, Франции и Эквадора поддержали *Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Дос 9998), приведенные в добавлении А к документу WP/22, а также проект резолюции Ассамблеи, приведенный в добавлении В к тому же документу. Кроме того, делегаты Боливарианской Республики Венесуэла, Буркина-Фасо, Кот-д'Ивуара, Кубы, Мавритании, Мексики, Объединенной Республики Танзания (в целом), Сальвадора и Эквадора высказались в поддержку документа WP/301, наряду с делегатом Италии, являющимся одним из его соавторов.

67. Высказав свою поддержку, делегат Эквадора от имени его страны выразил полную солидарность с пострадавшими в трагических авиационных происшествиях и их семьями.

68. Делегат Австралии отметила, что ее государство всецело поддерживает *Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Дос 9998) и предложенную обновленную резолюцию Ассамблеи. Вместе с тем отметив, что основные принципы и сопутствующий инструктивный материал были распространены лишь недавно,

Австралия считает уместным предоставить достаточно времени для оценки влияния основных принципов, поскольку они активно внедряются государствами до рассмотрения необходимости разработки в будущем Стандартов или Рекомендуемой практики. Если в будущем будет сделан вывод о необходимости SARPS, то Австралия поддержит содержащееся в документе WP/301 предложение о введении Рекомендуемой практики в качестве первого шага, а также поддержит формулировку, приведенную в п. 3.3 этого документа. Делегат Бразилии согласился с этим мнением.

69. Делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что на протяжении более пятнадцати лет органы по расследованию авиационных происшествий, авиакомпании и некоммерческие организации по ликвидации чрезвычайных ситуаций требовали от ее государства оказывать поддержку пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Планы Соединенных Штатов Америки по реагированию на происшествия помогали успешно обеспечивать независимость расследований и параллельно с этим предоставлять информацию о ходе расследования и его результатах членам семей и выжившим по мере их обнаружения.

70. Делегат Франции согласился с мнениями, изложенными в документе WP/301, согласно которым Приложение 13 "*Расследование авиационных происшествий и инцидентов*" не подходит для внесения в него положений, касающегося оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. В свете новой стратегической цели Организации "Авиационная безопасность и упрощение формальностей" и тесной увязки целей упрощения формальностей и защиты интересов пользователей воздушного транспорта, он предложил поручить Совету включить в программу работы FAL на 2014–2016 гг. все виды деятельности, связанной с оказанием помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям, и, если потребуется, рассмотреть вопрос о соответствующем изменении структуры Приложения 9 "*Упрощение формальностей*".

71. Напомнив, что в рамках пункта 30 повестки дня "Безопасность полетов. Поддержка внедрения" его государство представило информационный документ (WP/232), в котором в общих чертах описываются предпринятые на настоящий момент действия по созданию региональной организации по расследованию авиационных происшествий (РОРАП) в Центральноамериканском регионе, делегат Сальвадора подчеркнул, что после начала работы РОРАП расширит возможности проведения расследования авиационных происшествий и инцидентов не только каждого из государств региона, но и Центральноамериканской корпорации по аэронавигационному обслуживанию (КОЕСНА).

72. Наблюдатель от ACVFG поблагодарил делегатов за их поддержку документов WP/22 и WP/301, а также документа, представленного его ассоциацией (WP/300). Подчеркнув, что должное обращение с пострадавшими в авиационных происшествиях и их семьями не только в их интересах, но и в интересах всех государств, которых коснулись эти трагические события, он отметил, что ACVFG взяла на себя обязательство работать со всеми такими государствами в целях реализации основных принципов ИКАО и сопутствующего инструктивного материала. Это обеспечит наличие международной нормы эффективного обращения с пострадавшими в авиационных происшествиях и их семьями после подобных трагедий.

73. По итогам обсуждения председатель Исполнительного комитета отметил, что *Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Doc 9998) и проект резолюции Ассамблеи, представленные в добавлениях А и В к документу WP/22, а также действия, предложенные в документе WP/301, получили широкую поддержку. Поступило замечание технического характера в связи с необходимостью адаптировать структуру соответствующего Приложения в целях включения в будущем какой-либо Рекомендуемой практики или Стандарта, посвященных оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям. Напомнив о комментарии делегата Австралии о том, что возможно еще не время включать

соответствующий Стандарт в то или иное Приложение, председатель отметил, что по крайней мере можно было бы рассмотреть возможность включения в Приложение Рекомендуемой практики.

*Политика в отношении одобрения третьих сторон  
и меморандумов о взаимопонимании (МОВ)*

74. Представляя посвященный данной теме документ WP/338, делегат Колумбии отметил необходимость того, чтобы ИКАО, как организация, объединяющая государства, решала проблемы, связанные с глобализацией и увеличением объема воздушных перевозок. Для этого Организации необходимо применять новые технологии и методики, обеспечивая при этом безопасность полетов и авиационную безопасность, а также унификацию аэронавигационных систем, норм, относящихся к воздушному транспорту, и охрану окружающей среды в глобальном масштабе. Разработка и реализация решений этих проблем требует участия всех партнеров и заинтересованных сторон в процессе коллективного принятия решений. ИКАО разработала механизмы для развития подобного сотрудничества с другими международными организациями, отраслью и научным сообществом, что является ключом к созданию инноваций и оживлению авиационной деятельности. Это обуславливает необходимость создания условий и нормативных требований, позволяющих избежать конфликта интересов и обеспечить соблюдение принципов прозрачности и равенства возможностей посредством справедливой и честной конкуренции и беспристрастного отбора, а также условий и нормативных требований использования эмблемы ИКАО третьими сторонами. Подобные условия и нормативные требования следует разрабатывать на основе политики, принятой Советом ИКАО в целях обеспечения соответствия целям, изложенным в Чикагской конвенции. В этой связи Ассамблее было предложено поручить Совету предоставить инструктивный материал и утвердить политику взаимодействия ИКАО с третьими сторонами в виде документов об одобрении и МОВ, а также опубликовать список действующих МОВ и документов об одобрении.

75. Делегаты Бразилии, Кубы, Республики Корея, Перу и Швейцарии одобрили предложенные действия. В этой связи делегат Швейцарии подчеркнул, что, как и Колумбия, его государство считает, что отрасль и другие международные органы помимо ИКАО играют критически важную роль в дальнейшем развитии новых технологий и методов аэронавигации. Тем не менее для создания четкой, надежной и прозрачной системы, необходимо обеспечить ведущую роль ИКАО в этом процессе.

76. Делегат Кубы полностью поддержал документ и предложенные в нем действия в связи с их вкладом в бесперебойную работу Организации, в том числе в части принципов прозрачности и равенства возможностей. Он отметил, что в своей деятельности по разработке инструктивного материала и утверждению общих принципов взаимодействия ИКАО с третьими сторонами в виде одобрения или МОВ Совет может использовать существующие *Руководящие принципы сотрудничества между Организацией Объединенных Наций и деловыми кругами* (2009).

77. Подводя итог высказанным мнениям, председатель пришел к выводу о том, что Исполнительный комитет может рекомендовать Ассамблее предпринять действия, предложенные Колумбией в документе WP/338.

*Согласование стратегических целей ИКАО с государствами-членами  
и механизм представления отчетов о ходе работы*

78. Представляя посвященный данной теме документ WP/335, делегат Объединенных Арабских Эмиратов подчеркнул, что постановки стратегических целей и распространения ИКАО информации о них недостаточно для их достижения. В целях устранения этого пробела Объединенные Арабские Эмираты предложили создать работающую в режиме онлайн комплексную систему ИКАО

по управлению эффективностью деятельности, которая бы в целом ранжировала стратегические цели ИКАО и связывала бы их с планами действий на уровне государств-членов, с тем чтобы обеспечить их согласование с государствами-членами и региональными организациями на стратегическом уровне. Ассамблее было предложено поручить Совету разработать такую систему, которая бы поддерживала интеграцию стратегических целей ИКАО в бизнес-планы государств-членов, а также предусматривала бы механизм представления отчетов, с тем чтобы развивать культуру ответственности и подотчетности.

79. Делегаты Египта, Йемена, Колумбии и Сомали поддержали предложенные действия.

80. Председатель отметил, что Исполнительный комитет согласился рекомендовать Ассамблее предпринять действия, предложенные Объединенными Арабскими Эмиратами в документе WP/335.

### **Пункт 16 повестки дня. Упрощение формальностей и машиносчитываемые проездные документы**

81. Исполнительный комитет приступил к рассмотрению данного пункта повестки дня на основании четырех рабочих документов, представленных Советом: WP/3 (*События, связанные с Приложением 9 "Упрощение формальностей", и предлагаемая программа работы на следующий трехлетний период*), WP/4 [*События, относящиеся к программе машиносчитываемых проездных документов (МСПД) и Директории открытых ключей (ДОК)*], WP/11 [*Предложение о стратегии ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP)*] и WP/23 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей*), а также соответствующих рабочих и информационных документов.

82. Генеральный секретарь представил документ WP/3, в котором кратко изложен круг полномочий и текущие приоритеты Программы ИКАО по упрощению формальностей (FAL) и содержится доклад об относящихся к этой Программе событиях, имевших место после последней сессии Ассамблеи. Обратив внимание на предлагаемые приоритетные направления и ожидаемые результаты деятельности в рамках Программы FAL в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг., изложенные в п. 3.12, он отметил, что по категории "более эффективное использование имеющихся ресурсов" в Программу FAL было предложено включить изучение проблем несоблюдения SARPS Приложения 9 "Упрощение формальностей", консолидировать выполняемые задачи и установить более тесные связи с другими органами, занимающимися вопросами упрощения формальностей. По категории "планирование будущей деятельности" в Программу FAL было предложено включить подготовку решений новых и возникающих проблем, а также постоянное отслеживание достижений в соответствующих областях техники. Ассамблее было предложено одобрить вышеуказанные приоритетные направления и ожидаемые результаты.

83. Затем, представляя документ WP/4, Генеральный секретарь подчеркнул, что Техническая консультативная группа по машиносчитываемым проездным документам (TAG/MRTD) продолжает оказывать Секретариату содействие в разработке и поддержании актуальности технических требований, приведенных в Дос 9303 "*Машиносчитываемые проездные документы*" и инструктивном материале ИКАО. Напомнив о том, что относящиеся к МСПД SARPS и требования содержатся в Приложении 9 "Упрощение формальностей", он особо отметил, что, несмотря на ряд остающихся проблем, почти все государства – члены ИКАО в данный момент применяют Стандарт 3.10 и в соответствии с требованиями Дос 9303 выдают только машиносчитываемые паспорта (МСП). В части работы с проездными документами следующей важной датой является 24 ноября 2015 года, к которой все немашинсчитываемые паспорта должны быть изъяты из обращения. Секретариат поддерживает тесную связь в целях содействия обеспечению полного

соответствия требованиям и готов оказать помощь государствам, по мнению которых уложиться в данный срок будет трудно. Отметив, что масштабы использования биометрических паспортов стремительно растут, Генеральный секретарь подчеркнул, что государствам следует участвовать в работе ДОК ИКАО, с тем чтобы извлечь максимальную выгоду от использования электронных паспортов. Секретариат продолжает оказывать государствам поддержку в целях обеспечения всеобщего соответствия Стандартам 3.10 и 3.10.1. Ассамблее было предложено принять к сведению информацию о событиях и мероприятиях, относящихся к Программе МСПД.

84. Представляя документ WP/11, Генеральный секретарь подчеркнул, что предлагаемая стратегия ИКАО TRIP представляет собой рамочную основу для значительного повышения уровня авиационной безопасности и упрощения формальностей путем сведения воедино элементов управления идентификацией с опорой на руководящую роль ИКАО в вопросах, связанных с МСПД. Центральное место в стратегии занимает ключевой тезис, согласно которому государствам, ИКАО и всем заинтересованным сторонам требуется признать, что комплексный, согласованный и скоординированный подход к взаимозависимым элементам управления идентификацией пассажиров имеет критическое значение для однозначной идентификации отдельных лиц. С учетом преимуществ, обеспечиваемых управлением идентификацией пассажиров для авиационной безопасности и упрощения формальностей, миссия ИКАО в рамках стратегии заключается в том, чтобы способствовать наращиванию государствами-членами потенциала в части однозначной идентификации лиц путем предоставления компетентным полномочным органам во всем мире соответствующих вспомогательных механизмов для установления и подтверждения личности пассажиров. Ассамблее было предложено одобрить предлагаемую стратегию ИКАО TRIP и рекомендовать государствам присоединиться к участию в Директории открытых ключей (ДОК) ИКАО.

85. Представляя документ WP/161, посвященный упрощению формальностей и преимуществ в плане авиационной безопасности, достигаемым благодаря программам для "проверенных путешественников", делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что последовательное внедрение последних повысило бы общий уровень безопасности системы международной авиации и обеспечило бы возможность ускоренного прохождения въездных формальностей путешественниками, не представляющими угрозы, и более рационального использования сотрудников и ресурсов системы безопасности. Ассамблее было предложено принять к сведению информацию об актуальности программ для "проверенных путешественников" в целях дальнейшего упрощения формальностей и повышения уровня авиационной безопасности, а также рекомендовать пути и средства, используя которые ИКАО могла бы поддержать разработку программ для "проверенных путешественников", а также обеспечить их взаимодействие и унификацию с другими подобными программами во всем мире. Соединенные Штаты Америки были рады возможности поддержать ИКАО и ее государства-члены в деле упрощения формальностей в рамках их соответствующих программ для "проверенных путешественников".

86. Затем делегат Республики Корея представил документ WP/267, посвященный существенному повышению уровня авиационной безопасности и эффективности благодаря внедрению его государством автоматизированной системы иммиграционного контроля на основе опознавания черт лица. Ассамблее было предложено принять к сведению эту информацию и поручить Совету рассмотреть предложения Республики Корея о включении в Приложение 9 "*Упрощение формальностей*" нового определения термина "Автоматизированная система иммиграционного контроля" и соответствующих общего принципа и Рекомендуемой практики, а также о внесении информации о ее системе в дополнение к Приложению 17 "*Безопасность*". Было отмечено, что Республика Корея также представила информационный документ WP/269, в котором содержится более подробная информация о процедурах, используемых в ее автоматизированной системе иммиграционного контроля, результатах ее эксплуатационных испытаний и ожидаемых преимуществах.



87. Делегат Объединенных Арабских Эмиратов представил документ WP/254, в котором содержится краткое описание трудностей, с которыми сталкиваются некоторые государства при получении данных записей регистрации пассажиров (PNR), требующихся для оценки безопасности и риска в связи с необходимостью заключать двусторонние соглашения с другими государствами, и предложение о разработке и внедрении новой глобальной архитектуры для сбора и использования данных PNR. Ассамблее было предложено поручить Совету рассмотреть вопрос о внесении соответствующих поправок в документ "*Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)*" (Doc 9944).

88. От имени 54 государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) делегат Намибии представил документ WP/105, связанный с документом WP/4, о программе МСПД и ДОК. Выразив поддержку данному документу и поблагодарив ИКАО, в частности TAG/MRTD и ее Рабочую группу по новым технологиям (NTWG), за их деятельность в области разработки и содействия внедрению технических требований МСПД, вышеуказанные Африканские государства выразили озабоченность в связи с тем, что к 24 ноября 2015 года не всем государствам удастся вывести из обращения немашиносчитываемые паспорта. В связи с этим Ассамблее было предложено: просить Совет поручить Генеральному секретарю организовать проведение встреч высокого уровня между министрами, отвечающими за выдачу проездных документов, и министрами, отвечающими за гражданскую авиацию, с тем чтобы все соответствующие структуры осознавали последствия нарушения этого срока, и свести к минимуму возможные неудобства для пассажиров, которые это нарушение может вызвать; принять к сведению информацию о планируемой разработке типовой дорожной карты ИКАО по оказанию государствам помощи в реализации инициатив, предусматривающих введение электронных паспортов, и поручить ИКАО рассматривать эту задачу в качестве приоритетной; поручить Генеральному секретарю провести региональные семинары и практикумы в целях ознакомления государств с преимуществами участия в системе ДОК ИКАО.

89. Представляя документ WP/94 Revision No. 1 о передаче авиакомпаниями данных о пассажирах правительствам в целях осуществления пограничного контроля, наблюдатель от Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) подчеркнул, что запросы на предоставление таких данных часто не отвечают Стандартам и руководящим принципам, установленным ИКАО, Всемирной таможенной организацией (ВТамО) и ИАТА. Подобные нестандартные запросы негативно влияют на деятельность не только авиакомпаний, но и государств, а также на впечатления их граждан от поездок. Хотя ИАТА и ее члены понимают, что передача электронных данных играет важную роль в предшествующей въезду оценке риска, они пришли к выводу, что подобные нестандартные требования в перспективе могут замедлить, а не ускорить процедуры пограничного контроля. В связи с этим они предложили Ассамблее поручить государствам повышать осведомленность иммиграционных и пограничных служб о SARPS и инструктивном материале ИКАО, относящихся к данным о пассажирах, в рамках соответствующей проходящей в данный момент совместной кампании ИАТА, ИКАО и Всемирной туристской организации (ЮНВТО), а также поручить ИКАО рассмотреть возможность распространения проверок соблюдения положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) на все SARPS, имеющие отношение к предварительной информации о пассажирах (API) и PNR.

90. Наблюдатель от ЮНВТО представил документ WP/246 в поддержку концепции упрощения визовых формальностей как способа стимулирования развития туризма. Необходимость получения виз и обработка визовых данных в значительной степени ограничивают рост туризма и, как следствие этого, воздушных перевозок, о чем свидетельствует информация, недавно представленная на организованном ИКАО и Макгильским университетом симпозиуме перед сессией Ассамблеи ИКАО "*Повышение связности и прибыльности воздушного транспорта: пассажиры, грузы, технологии*". Более того, с повышением требований к данным API и PNR потребность в визах с точки зрения

безопасности может снижаться. В документе, в частности упоминается совместное заявление, подписанное Генеральными секретарями ИКАО и ЮНВТО в марте 2014 года в целях дальнейшего развития преимуществ для авиации и туризма, в котором особое внимание уделяется дальнейшему повышению связности воздушного транспорта за счет сотрудничества в части, касающейся формальностей и выдачи виз и других проездных документов, включая упрощение обработки визовой информации и создание региональных виз для нескольких государств и электронных виз. В документе также сообщается о совместном исследовании ЮНВТО и Всемирного совета по туризму и путешествиям (WTTC), посвященном экономическим преимуществам совершенствования визового процесса, результаты которого убедили министров туризма стран Группы двадцати согласиться вместе работать над развитием инициатив по упрощению формальностей, связанных с путешествиями. В документе WP/246 определены пять способов для этого. Впрочем, со стороны ИКАО как организации, имеющей всемирно признанный авторитет, потребовались дополнительные действия, предусматривающие уточнение стандартов МСПД, включая визы. ЮНВТО предложила Ассамблее призвать государства – члены ИКАО продолжать реализацию процесса упрощения визовых формальностей, а также согласиться с тем, что ИКАО и ЮНВТО следует совместно заняться вопросом упрощения визовых формальностей на стратегическом уровне, принимая во внимание положительный опыт работы ЮНВТО и WTTC в рамках Группы двадцати.

91. Затем Генеральный секретарь представил документ WP/23, к которому прилагалось предлагаемое Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей. В документе отмечается, что после утверждения новых объединенных стратегических целей в области авиационной безопасности и упрощения формальностей Совет решил, что вопросы, касающиеся упрощения формальностей, которые до настоящего времени фигурировали в Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта, следует отразить в проекте отдельной резолюции. В предлагаемом Сводном заявлении рассматриваются вопросы, сохраняющие свою важность, информация о последних событиях и будущих направлениях деятельности ИКАО в области упрощения формальностей, к которым относятся разработка и внедрение положений, касающихся упрощения формальностей, ключевые элементы ИКАО TRIP (см. также WP/11), а также деятельность и сотрудничество в области упрощения формальностей на национальном и международном уровнях.

92. Было отмечено, что Чили и Китай соответственно представили информационные документы о действиях, предпринятых Чили в части МСПД (WP/322), и состоянии дел в Китае в области упрощения формальностей и электронных паспортов (WP/180).

93. В ходе последовавшего обсуждения делегат Объединенной Республики Танзания заявил, что его государство поддерживает документ WP/105, представленный 54 государствами – членами АКГА, а также выразил признательность за работу ИКАО по оказанию содействия в деле наращивания потенциала в части МСПД, как способа обеспечить всеобщее соблюдение Стандартов 3.10 и 3.10.1 Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" к 24 ноября 2015 года, крайнему сроку вывода из обращения всех немашинчитываемых паспортов. Объединенная Республика Танзания рекомендовала ИКАО продолжать работу в том же духе, пока все государства не обеспечат соблюдение вышеупомянутых Стандартов к указанному крайнему сроку, и убедиться, что во всем мире используются МСП, соответствующие требованиям ИКАО.

94. Делегат Нигерии отметил, что его государство высоко оценивает работу, проделанную ИКАО в рамках Программы МСПД и ДОК. Будучи участником ДОК, Нигерия призвала другие государства последовать ее примеру. Она поддержала документ WP/105, представленный вышеупомянутыми государствами – членами АКГА.

95. Делегат Российской Федерации указал на то, что его государство поддержало представленный Соединенными Штатами Америки документ WP/161, в котором подчеркиваются преимущества программ для "проверенных путешественников", в частности в области управления факторами риска. В целом поддерживая подход к сбору и использованию данных PNR, предложенный Объединенными Арабскими Эмиратами в документе WP/254, Российская Федерация высказала мнение о том, что в свете работы, выполняемой Группой экспертов по упрощению формальностей (FALP), перечисленные в п. 2.4 принципы для включения в *"Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)"* (Doc 9944) следует проанализировать и доработать.

96. Делегат Того отметил, что его государство поддержало все представленные документы, в частности документ WP/105, представленный 54 государствами – членами АКГА, и документ WP/23, в котором содержится проект Сводного заявления об упрощении формальностей.

97. Делегат Швейцарии отметил, что его государство поддерживает четыре документа, представленные Советом (WP/3, /4, /11 и /23). Тем не менее относительно документа WP/3 Швейцария высказала мнение о необходимости четкого разграничения мер, направленных на повышение уровня авиационной безопасности и на борьбу с незаконной иммиграцией. В связи с этим во всех случаях, когда затрагиваются вопросы авиационной безопасности, Швейцария предложила ссылаться на *Руководство ИКАО по авиационной безопасности* (Doc 8973 – Restricted), а не прибегать к разработке нового инструктивного материала, относящегося к упрощению формальностей. Швейцария также поддержала документ WP/105, представленный 54 государствами – членами АКГА, документ WP/161, представленный Соединенными Штатами Америки, и документ WP/94 Revision No. 1, представленный ИАТА. Тем не менее Швейцария отметила, что ей ясно, что некоторые действия, предлагаемые в этих документах, требуют дальнейшей доработки, которую в идеале следовало бы выполнять в рамках FALP.

98. Делегат Колумбии указала на то, что ее государство поддержало предложенные приоритетные направления Программы FAL и ожидаемые результаты ее реализации на трехлетний период 2014–2016 гг., информация о которых приводится в п. 3.12 документа WP/3, а также стратегию ИКАО TRIP, описанную в документе WP/11. Колумбия также поддержала приведенный в документе WP/23 проект Сводного заявления, касающегося упрощения формальностей.

99. Делегат Соединенного Королевства отметила, что ее государство поддерживает документ WP/161, представленный Соединенными Штатами Америки, поскольку в нем приводится убедительное обоснование будущих действий ИКАО по унификации разработки программ для "проверенных путешественников". Было очень интересно выслушать делегатов Соединенных Штатов Америки и Республики Корея, подробно описавших конкретные эксплуатационные преимущества и преимущества в части упрощения формальностей и авиационной безопасности, обеспечиваемые подобными программами, использование которых рассматривается все большим количеством государств, однако при этом существует и значительный риск, сопряженный с появлением ряда разнообразных программ, основанных на различных наборах стандартов, что объясняется в документе WP/161. В связи с этим Соединенное Королевство предложило изменить п. b) предлагаемых в данном документе действий, с целью указать на то, что Ассамблее предлагается рекомендовать ИКАО поддержать разработку подобных программ для "проверенных путешественников" и отметить, что вопрос о конкретных путях и способах такой разработки будет передан FALP для его дальнейшего рассмотрения. Выражая свое мнение относительно документа WP/267, представленного Республикой Корея, Соединенное Королевство поддержало рассмотрение инициатив по созданию новых SARPS для автоматизированной системы иммиграционного контроля, но все же высказало мнение о том, что предложения, изложенные в п. 4 данного документа, следует направить в FALP для их обсуждения и доработки.

100. Делегат Швеции отметила, что ее государство разделяет мнение, выраженное Объединенными Арабскими Эмиратами в документе WP/254, о необходимости унифицировать обмен данными PNR между государствами, и о том, что государства должны следовать "*Рекомендациям в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)*" ИКАО (Дос 9944). Вместе с тем, Швеция считает, что вышеупомянутые существующие рекомендации, вошедшие в документ Дос 9944 и разработанные FALP, представляют собой подходящую рамочную основу для двусторонних соглашений об обмене данными PNR.

101. Делегат Нидерландов подчеркнула, что ее государство согласилось с ИАТА (WP/94 Revision No. 1) в том, что касается необходимости продолжать стандартизацию данных о пассажирах и повышать осведомленность о соответствующих SARPS и инструктивном материале, разработанных ИКАО, а также ВТАМО и ИАТА. Она отметила, что в тех случаях когда данные о пассажирах должны представляться в электронном виде, каждой отдельной авиакомпании необходимо представлять их в государственные органы различных стран, а каждому подобному органу необходимо иметь возможность получать и обрабатывать данные о пассажирах, представляемые различными авиакомпаниями. Это делает использование стандартизированных данных о пассажирах критически важным как для авиационной отрасли, так и для государств. Нидерланды высказали желание продолжать совместную с международными органами, в том числе с FALP, работу над созданием еще более унифицированных и стандартизированных инструментов работы с данными о пассажирах.

102. Делегат Франции отметил, что, по мнению его государства, постоянный рост числа авиапассажиров делает создание эффективных инструментов упрощения формальностей при пограничном контроле объективной необходимостью. Подобные инструменты повысили бы эффективность пограничного контроля, осуществляемого полномочными органами, и в то же время упростили бы его прохождение пассажирами. Исходя из этих соображений, Франция призвала другие государства принимать участие в ДОК и поддержала Стратегию ИКАО TRIP (см. также документы WP/4 и /11).

103. Делегат Австралии отметил, что его государство поддерживает замечания, высказанные делегатами Швейцарии и Соединенного Королевства касательно документа WP/161, представленного Соединенными Штатами Америки. Что касается проекта Сводного заявления, представленного в документе WP/23, Австралия поддерживает решимость ИКАО продолжать разработку политики упрощения формальностей для пассажиров. Австралия считает, что политика ИКАО, направленная на поддержку эффективного упрощения формальностей для пассажиров, должна обеспечить экономические преимущества благодаря ускоренному прохождению пассажирами процедур досмотра, а также позволит повысить эффективность пограничного контроля. Австралия также придерживается мнения, что вопросы упрощения формальностей и пограничного контроля не следует рассматривать в отрыве друг от друга, учитывая совпадение целей в этих областях и принимая во внимание, что иногда цели политики в области упрощения формальностей и пограничного контроля противоречат друг другу. В связи с этим Австралия предложила дополнить в добавление С проекта Сводного заявления новым пунктом 11 постановляющей части в следующей формулировке: "*Настоятельно призывает государства-члены установить диалог и сотрудничество между государственными и региональными органами, ответственными за упрощение формальностей и авиационную безопасность;*". Австралия также предложила изменить пункт I постановляющей части добавления С, заменив слова "*Договаривающиеся государства*" на слова "*государства-члены*".

104. В отношении представленного ЮНВТО документа WP/246 делегат Австралии отметил, что в его государстве действует единая визовая система, согласно которой визы требуются всем без исключения лицам, прибывающим в страну. Австралия высказала мнение, что оформление виз является важным элементом получения преимуществ от туризма, в то же время дающим государствам возможность обеспечить надежность пограничного контроля. Прогрессивная программа работы FALP

(см. также документ WP/3) затрагивает широкий ряд важных вопросов, поднятых государствами-членами и направленных на упрощение пересечения границ пассажирами и усиление пограничного контроля. Будущая работа FALP позволит системам оформления виз обеспечивать получение дополнительных преимуществ как авиапассажирами, так и государствами-членами. Австралия не поддержала предложение о выделении дополнительных ресурсов ИКАО на рассмотрение вопросов оформления виз помимо деятельности, предусмотренной FALP.

105. В отношении документа WP/94 Revision No. 1, представленного ИАТА, Австралия отметила, что одним из приоритетов ИКАО является проверка случаев несоблюдения ряда существующих SARPS. По мнению Австралии, для ИКАО было бы более целесообразно продолжить работу в этом направлении и не поддерживать в данный момент расширение масштабов УППАБ, предусматривающее включение проверок соблюдения положений Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", касающихся данных API или PNR.

106. Делегат Египта заявил, что его государство поддерживает документ WP/105, представленный 54 государствами – членами АКГА, а также документ WP/254, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами, документ WP/161, представленный Соединенными Штатами Америки, и четыре документа, представленные Советом (WP/3, /4, /11 и /23).

107. Делегат Сент-Винсента и Гренадин отметил, что его государство поддерживает документы WP/3, /4 и /11, а также представленный ЮНВТО документ WP/246 за исключением вопроса о регистрационном сборе за участие в ДОК (приблизительно 55 000 долл. США), что представляется непосильной суммой для малых государств. Сент-Винсент и Гренадины хотели бы присоединиться к ДОК, однако для них крайне сложно выплатить вышеуказанный регистрационный сбор. Сент-Винсент и Гренадины предложили Совету рассмотреть возможность уменьшения его размера для малых государств.

108. Было единогласно решено возобновить рассмотрение пункта 16 повестки дня на следующем заседании Исполнительного комитета, где будут также обсуждаться пункт 13 повестки дня (*Авиационная безопасность. Политика*), пункт 14 повестки дня [*Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)*] и пункт 15 повестки дня (*Авиационная безопасность. Поддержка внедрения*).

109. Заседание закрылось в 12:15.



**Протокол шестого заседания**  
(пятница, 27 сентября 2013 года, 14:00)

**ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ**

1. Пункт 16 повестки дня. Упрощение формальностей и машиночитываемые проездные документы

- *События, связанные с Приложением 9 "Упрощение формальностей", и предлагаемая программа работы на следующий трехлетний период*
- *События, относящиеся к Программе машиночитываемых проездных документов (МСПД) и Директории открытых ключей (ДОК)*
- *Предложение о стратегии ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP)*
- Документ, представленный Республикой Корея
- Документ, представленный Объединенными Арабскими Эмиратами
- Документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Документ, представленный 54 государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)
- Документ, представленный Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА)
- Документ, представленный Международной туристской организацией (ЮНВТО)
- Информационный документ, представленный Чили
- Информационный документ, представленный Китаем
- Информационный документ, представленный Республикой Корея
- *Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей*

2. Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика

- *Результаты Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS)*
- *Декларация по авиационной безопасности и Всеобъемлющая стратегия ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS)*
- Документ, представленный Египтом
- Документ, представленный Индонезией
- Документ, представленный Российской Федерацией
- Документ, представленный Боливарианской Республикой Венесуэла

- Документ, представленный Австралией, Бельгией, Германией, Иорданией, Канадой, Китаем, Ливаном, Новой Зеландией, Российской Федерацией, Саудовской Аравией, Сенегалом, Сингапуром, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Швейцарией, Южной Африкой, Японией, Ассоциацией "Глобальный экспресс" (GEA), Всемирной таможенной организацией (ВТамО), Всемирным почтовым союзом (ВПС), Международной ассоциацией грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом аэропортов (МСА)
- Документ, представленный Австралией, Канадой и Соединенными Штатами Америки
- Документ, представленный Литвой от имени Европейского союза (ЕС) и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)
- Документ, представленный Никарагуа от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)
- Документ, представленный Австралией, Бельгией, Германией, Ирландией, Испанией, Италией, Канадой, Катаром, Китаем, Ливаном, Люксембургом, Мексикой, Нигерией, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Российской Федерацией, Саудовской Аравией, Сенегалом, Сингапуром, Словенией, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Швейцарией, Южной Африкой, Японией
- Документ, представленный Австралией, Австрией, Германией, Иорданией, Ирландией, Испанией, Италией, Канадой, Катаром, Китаем, Ливаном, Люксембургом, Мексикой, Нигерией, Нидерландами, Новой Зеландией, Объединенными Арабскими Эмиратами, Португалией, Российской Федерацией, Саудовской Аравией, Сенегалом, Сингапуром, Словенией, Швейцарией, Южной Африкой, Японией
- Документ, представленный МСА
- Информационный документ, представленный Индонезией
- Информационный документ, представленный Израилем
- Информационный документ, представленный Республикой Корея
- Информационный документ, представленный Соединенными Штатами Америки
- Информационный документ, представленный Вьетнамом

3. Пункт 14 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)

- *Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ): переход к механизму непрерывного мониторинга*
- *Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)*
- Документ, представленный Российской Федерацией
- Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой



- Информационный документ, представленный государствами – членами Карибской системы контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS)

4. Пункт 15 повестки дня. Авиационная безопасность. Поддержка внедрения

- *Стратегия оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности*
- *Программа поддержки внедрения и развития в области авиационной безопасности (ISD-SEC)*
- Документ, представленный Австралией, Иорданией, Канадой, Ливаном, Сингапуром, Соединенным Королевством, Соединенными Штатами Америки, Южной Африкой, Ассоциацией "Глобальный экспресс" (GEA), Международной ассоциацией грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА), Международным советом аэропортов (МСА)
- Документ, представленный 54 государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА)
- Документ, представленный 22 государствами – членами Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)
- Информационный документ, представленный Доминиканской Республикой
- Информационный документ, представленный Индией
- Информационный документ, представленный Республикой Корея
- Информационный документ, представленный Российской Федерацией
- Информационный документ, представленный Западноафриканским экономическим и валютным союзом (ЗЭВС)
- *Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*

### **КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**

**Пункт 16 повестки дня. Упрощение формальностей и машиночитываемые проездные документы**

1. Под председательством первого заместителя председателя г-на Роберта Дика (Канада) Исполнительный комитет возобновил (EX/5) и завершил рассмотрение настоящего пункта повестки дня на основе четырех рабочих документов, представленных Советом: WP/3 (*События, связанные с Приложением 9 "Упрощение формальностей", и предлагаемая программа работы на следующий трехлетний период*), WP/4 [*События, относящиеся к Программе машиночитываемых проездных документов (МСПД) и Директории открытых ключей (ДОК)*], WP/11 [*Предложение о стратегии ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP)*] и WP/23 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей*), а также соответствующих рабочих и информационных документов.

2. Делегат Японии выразил поддержку всем четырем документам, представленным Советом. По документу WP/3 он напомнил Ассамблее, что записи регистрации пассажиров (PNR) крайне важны не только для упрощения формальностей при перевозке авиапассажиров, но и для эффективной и результативной борьбы с терроризмом и контроля за незаконным оборотом наркотиков. Следовательно, для ИКАО, а также для всех ее государств-членов очень важно тесно сотрудничать друг с другом и с другими партнерами, например Всемирной таможенной организацией (ВТамО), с тем чтобы соответствующим образом внедрять PNR.

3. Делегат Кубы также одобрила четыре указанных документа и приветствовала работу, проделанную не только Советом, но и Секретариатом в области упрощения формальностей и МСПД. В поддержку ведущей роли ИКАО при разработке технических требований к проездным документам и ИКАО TRIP она призвала все государства и далее работать вместе с Организацией. Делегат Кубы также призвала Совет продолжить свои исследования и анализ, а также выработать рекомендации, на которые государства могут ориентироваться при разработке своих национальных программ. Кроме того, она поддержала позицию, выраженную в документе WP/105 государствами – членами АКГА, в частности в отношении предоставления технической помощи и подготовки персонала. Делегат Кубы заявила о том, что разделяет озабоченность, которая была высказана ранее (EX/5) делегатом Сент-Винсента и Гренадин относительно регистрационных сборов ДОК с малых государств и которую, по ее мнению, ИКАО следует принять во внимание.

4. Делегат Боливарианской Республики Венесуэла, признавая значительный вклад Совета в этой области, подтвердил, что комплексный подход к управлению идентификацией пассажиров (см. документ WP/11, добавление А) повысил бы эффективность Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" и Приложения 17 "*Безопасность*". Особое внимание необходимо уделять паспортам, поскольку они являются одним из наиболее важных звеньев цепи по противодействию актам незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации и укреплению системы авиационной безопасности. Делегат Боливарианской Республики Венесуэла, осознавая, что поддерживаемая его государством программа ИКАО TRIP представляет собой лишь общую стратегию, тем не менее счел необходимым уделить внимание некоторым конкретным вопросам, таким как необходимость предоставлять в одобренных ИКАО учебных центрах информацию о документах, удостоверяющих личность, в частности электронных паспортах; предусмотреть в системе элемент обеспечения авиационной безопасности, с тем чтобы исключить ошибки при идентификации пассажиров; повышать эффективность пограничного контроля, что также будет способствовать упрощению формальностей и повышению уровня авиационной безопасности. Подчеркивая тот факт, что человеческий фактор является еще одним важным элементом, он отметил, что использование технологии может привести к излишней самоуверенности, что в свою очередь чревато появлением уязвимых мест в системе авиационной безопасности. Важно внедрять действенные процедуры, с тем чтобы эффективно осуществлять контроль машиносчитываемых паспортов (МСП), выданных надлежащим образом и удовлетворяющих всем соответствующим Стандартам безопасности. Не менее важно проверять, что МСП действительны и срок их действия не истек.

5. Делегат Афганистана высоко оценила документ WP/3, в котором изложена узкоспециализированная Программа по упрощению формальностей (FAL) на трехлетний период 2014–2016 гг. Она также поддержала документ WP/105 (АКГА) и деятельность Рабочей группы по внедрению и наращиванию потенциала (ICBWG) Технической консультативной группы по машиносчитываемым проездным документам (TAG/MRTD) по содействию Секретариату в оказании помощи государствам посредством проведения образовательных и информационных мероприятий.

6. Делегат Бангладеш подтвердил, что все документы, представленные в рамках пункта 16 повестки дня, а также документ WP/138 (Боливарианской Республики Венесуэла) о разработке инструктивного материала по реализации основанного на результатах подхода к обеспечению

авиационной безопасности, представленный в рамках пункта 13 повестки дня, являются крайне полезными. Он полностью согласился с использованием основанного на результатах подхода, но в то же время считал также необходимым внедрить соответствующий механизм, с тем чтобы достичь ожидаемых результатов. Поскольку обеспечение авиационной безопасности сложнее, чем обеспечение безопасности полетов, в силу чувствительности для государств вопросов суверенитета и территориальной целостности, оно должно рассматриваться в сочетании с упрощением формальностей в отношении пассажиров, как демонстрируется в Приложении 9 "*Упрощение формальностей*". Наиболее сложным аспектом обеспечения авиационной безопасности является перевод отдельными государствами стратегических целей в плоскость технических функций. Делегат Бангладеш похвалил Секретариат за выдвинутые инициативы как по вопросу оборудования, так и в других областях, как например по ИКАО TRIP и Программе МСПД. Однако он считал, что для выполнения некоторых из этих инициатив требуются глубокие и специальные знания теоретического и практического характера. В связи с тем что обеспечение авиационной безопасности является системой, направленной на достижение целей, изложенных в Стандартах и Рекомендуемой практике ИКАО (SARPS), крайне необходимо развивать профессиональные навыки и повышать квалификацию персонала служб авиационной безопасности, в частности в развивающихся странах. При этом делегат Бангладеш подчеркнул, что обеспечение авиационной безопасности в последующие годы будет становиться все более сложной задачей в связи с тенденцией к увеличению числа нападений на объекты гражданской авиации, совершаемых негосударственными субъектами. Подтверждая, что из этого следует необходимость в том, чтобы ИКАО играла глобальную ведущую роль, он всецело поддержал все документы, представленные Советом в рамках этого пункта повестки дня.

7. Делегат Италии похвалил ИКАО за проделанную работу в области совершенствования мер по упрощению формальностей и поддержал проект Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей, представленный в документе WP/23.

8. Делегат Южной Африки поддержала документ WP/105, поскольку ее государство является одним из членом АКГА. Признавая важность работы ИКАО в этой области и вклад четырех документов Совета в повышение уровня пограничного контроля, она заявила, что указанные документы являются хорошей основой для разработки SARPS, касающихся программ для "проверенных путешественников", автоматизированных систем пограничного контроля и упрощения визовых формальностей. В этой связи преимущества от проделанной работы также приведут к совершенствованию пограничного контроля в отношении других видов транспорта (морского и наземного). Необходимо принять во внимание доступность комплекта программ для развивающихся государств, поскольку он предполагает технологические, эксплуатационные и инфраструктурные изменения.

9. Делегат Камеруна безоговорочно поддержал документ WP/105, поскольку его государство также является одним из членом АКГА.

10. Делегат Намибии, полностью поддержав документ WP/246 (ЮНВТО) об упрощении визовых формальностей как способе стимулировать развитие туризма, подчеркнул, что ИКАО следует продолжать оказывать помощь государствам в упрощении формальностей при выдаче виз, учитывая препятствия, с которыми, как указано в документе, сталкиваются туристы, в частности в развивающихся и наименее развитых государствах.

11. Подводя итог обсуждению, первый заместитель председателя отметил, что все десять документов, в которых Ассамблее предлагается предпринять действия, в целом получили поддержку. В отношении документа WP/23 ряд делегатов высказались в поддержку проекта Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей, а делегат Австралии предложил (EX/5) включить в добавление С новый пункт 11 постановляющей части в следующей

формулировке: "*Настоятельно призывает* государства-члены установить диалог и сотрудничество между государственными и региональными органами, ответственными за упрощение формальностей и авиационную безопасность;". Он попросил делегата Австралии представить Секретариату предлагаемый текст. В отношении документа WP/94 Revision No. 1 (ИАТА), были поддержаны идеи о том, чтобы ИКАО продолжила свою работу в рамках Группы экспертов по упрощению формальностей (FALP) по вопросам предварительной информации о пассажирах (API) и данных записей регистрации пассажиров (PNR), и о необходимости на глобальном уровне согласовать программы обмена данными. Однако просьба ИАТА о рассмотрении ИКАО вопроса о расширении масштабов проверок в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ), с тем чтобы включить в них все SARPS Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", связанные с API и PNR, поддержана не была.

12. В отношении документа WP/246 (ЮНВТО) было отмечено, что любые меры по упрощению визовых формальностей следует принимать с учетом имеющихся доступных ресурсов и в рамках Группы экспертов FAL. В отношении документа WP/161 (Соединенные Штаты Америки) была оказана поддержка ведущей роли ИКАО при разработке технических требований, с тем чтобы повысить функциональную совместимость программ для "проверенных путешественников", а обсуждение и разработка будут осуществляться Группой экспертов FAL.

13. В отношении ДОК ИКАО делегат Сент-Винсента и Гренадин попросил ИКАО рассмотреть возможность уменьшения суммы регистрационных сборов. В целом, несколько делегатов попросили ИКАО в дальнейшем принять во внимание потребности малых государств.

14. Предпринимая действия, предложенные затем первым заместителем председателя, Исполнительный комитет одобрил предложенные приоритетные направления в рамках программы FAL и ожидаемые результаты деятельности в течение трехлетнего периода 2014–2016 гг., изложенные в п. 3.12 документа WP/3. Комитет также принял к сведению информацию о событиях, относящихся к программе МСПД и ДОК, представленную в документе WP/4.

15. Комитет одобрил предложенную стратегию ИКАО TRIP и рекомендовал государствам присоединиться к участию в системе ДОК, как было предложено в документе WP/11. Комитет также призвал рассмотреть поднятые малыми государствами вопросы в отношении расходов по участию в системе ДОК.

16. Комитет согласился с тем, что следует поручить Совету рассмотреть вопрос о включении в Приложение 9 "*Упрощение формальностей*" новых SARPS, касающихся автоматизированных систем иммиграционного контроля, изложенных в п. 4 документа WP/267 (Республика Корея). Кроме того, он согласился с тем, что следует поручить Совету рассмотреть предложения, изложенные в п. 2.4 документа WP/254 (Объединенные Арабские Эмираты), о внесении изменений в документ "*Рекомендации в отношении записей регистрации пассажиров (PNR)*" (Дос 9944).

17. Комитет, приняв к сведению актуальность программ для "проверенных путешественников", описанных в документе WP/161 (Соединенные Штаты Америки), для дальнейшего упрощения формальностей и повышения уровня авиационной безопасности, согласился с тем, что Совету следует изучить возможные пути и средства поддержки со стороны ИКАО разработки таких программ, а также обеспечения их функциональной совместимости и согласования.

18. В отношении вопросов, касающихся новых положений Приложения 9 *"Упрощение формальностей"* об автоматизированных системах иммиграционного контроля, пересмотра Дос 9944 и SARPS применительно к программам для "проверенных путешественников", Комитет согласился, что эти вопросы должны быть переданы на рассмотрение Группе экспертов FAL.

19. Комитет согласился с предложениями, представленными в документе WP/105 (АКГА), о том, что Совету следует проводить встречи высокого уровня между государственными органами, ответственными за выдачу проездных документов, и полномочными органами гражданской авиации в целях информирования об обязанностях, связанных с крайним сроком внедрения МСП 24 ноября 2015 года. Приняв к сведению запланированную разработку типовой дорожной карты ИКАО по оказанию государствам помощи в реализации инициатив по внедрению электронных паспортов, Комитет согласился с тем, что ИКАО следует рассматривать эту задачу в качестве приоритетной и в связи с этим провести региональные семинары/практикумы в целях ознакомления государств с преимуществами участия в системе ДОК.

20. В отношении документа WP/94 Revision No. 1 (ИАТА), Комитет согласился с тем, что следует поручить государствам повышать осведомленность иммиграционных и пограничных служб в вопросах, связанных с SARPS и инструктивным материалом ИКАО, касающимися данных о пассажирах. Однако Комитет не поддержал предложение о распространении УППАБ на все содержащиеся в Приложении 9 *"Упрощение формальностей"* SARPS, касающиеся API и PNR.

21. Комитет согласился с тем, что следует настоятельно призвать государства-члены продолжать процесс упрощения визовых формальностей, как предложено в документе WP/246 (ЮНВТО). Комитет также согласился, что ИКАО и ЮНВТО должны совместно заниматься проблемой упрощения визовых формальностей на стратегическом уровне, не выходя за рамки ресурсов, которыми располагает Группа экспертов FAL.

22. В отношении документа WP/23 Комитет отметил, что вопросы, касающиеся упрощения формальностей, до настоящего времени фигурировали в *Сводном заявлении о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта*. Впрочем, принимая во внимание новые стратегические цели, утвержденные Советом, Комитет согласился с тем, что вопросы, касающиеся упрощения формальностей, следует представить в качестве проекта отдельной резолюции, как это предлагается в документе. Комитет также отметил, что предлагаемое Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей отражает последние события, а также будущее направление деятельности ИКАО в этой области. Эта деятельность включает запланированные мероприятия программы FAL на следующий трехлетний период, а также основные элементы стратегии ИКАО TRIP, относящиеся к управлению идентификацией и обеспечению защиты и целостности проездных документов.

23. Рассмотрев указанный проект Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области упрощения формальностей, изложенный в документе WP/23, и согласившись включить дополнительный пункт 11 постановляющей части в добавление С (см. п. 11 выше), Исполнительный комитет одобрил передачу проекта для принятия пленарным заседанием.

### **Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика**

24. Исполнительный комитет рассмотрел этот пункт повестки дня на основе трех рабочих документов, представленных Советом: WP/12 [Результаты Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS)]; WP/13 [Декларация по авиационной безопасности и Всеобъемлющая стратегия ИКАО в сфере обеспечения авиационной безопасности (ICASS)], который обсуждался в совокупности с несколькими соответствующими рабочими и информационными

документами; WP/14 (*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*), представленного в конце заседания после завершения рассмотрения всех пунктов повестки дня, связанных с обеспечением авиационной безопасности (см. п. 134 ниже). Было отмечено, что документ WP/277 [Перевозчик авиагрузов и почты, выполняющий полеты в Европейский союз из аэропорта другой страны (ACC3)], представленный 55 государствами, был отозван.

25. Представляя документ WP/12, директор Авиатранспортного управления (D/АТВ) отметил, что по итогам Конференции HLCAS, проходившей в Монреале с 12 по 14 сентября 2012 года, был сформулирован ряд рекомендаций, которые определили направление политики и программы ИКАО в области авиационной безопасности на следующий трехлетний период. Они затронули такие области, как обеспечение безопасности авиагруза, меры по борьбе с внутренними угрозами, обеспечение авиационной безопасности на основе оценки риска, устойчивость, упрощение формальностей в отношении пассажиров и прозрачность результатов проверок. В рекомендациях HLCAS также содержался призыв к ИКАО содействовать инновационным разработкам в области обеспечения авиационной безопасности и определить меры для расширения международного сотрудничества. Кроме того, Конференция поддержала переход от Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) к механизму непрерывного мониторинга (МНМ) посредством рекомендаций, касающихся эффективной рамочной основы по наращиванию потенциала. В соответствии с этими рекомендациями Секретариат разработал план работы по выполнению итоговых рекомендаций Конференции, который затем в октябре 2012 года был одобрен Советом (197/1). Обновленный план работы представлен в добавлении к документу WP/12. Были достигнуты значительные результаты в выполнении ключевых рекомендаций Конференции, таких как скорейшее принятие поправки 13 к Приложению 17 "*Безопасность*" 13 ноября 2012 года (197/7) в целях решения вопроса, касающегося уязвимых мест в обеспечении безопасности авиагруза и борьбы с внутренними угрозами. Был направлен инструктивный материал по содействию государствам в реализации указанной поправки к Приложению, а также распространено *Заявление ИКАО о глобальном контексте риска*. Ожидается, что некоторые действия будут выполнены до конца 2013 года, а некоторые имеют долгосрочный характер, и их выполнение можно перенести на следующий трехлетний период. Ассамблее было предложено одобрить утвержденные Советом последующие действия, представленные в добавлении к документу.

26. В ходе своей презентации документа WP/13 D/АТВ подчеркнул, что благодаря широкой поддержке государствами-членами программы ИКАО в области авиационной безопасности как финансовой, так и в натуральной форме, Организации удалось добиться успехов в достижении своих целей в области авиационной безопасности. В добавлении А к документу приводится обзор ключевых результатов, достигнутых в области обеспечения авиационной безопасности, и проблем, возникших в течение текущего трехлетнего периода, а также результатов, ожидаемых в следующем трехлетнем периоде 2014–2016 гг. В добавлении В описывается, как внебюджетные ресурсы использовались для предотвращения угроз, оказания технической помощи и повышения осведомленности в области авиационной безопасности во всем мире. Как и в прошлые годы, добровольные взносы остаются крайне важными для выполнения ИКАО своего мандата. Выразив признательность за взносы, полученные на сегодняшний день, D/АТВ подчеркнул, что внебюджетные финансовые ресурсы и ресурсы в натуральной форме по-прежнему играют важную роль для реализации ICASS. Ассамблее было предложено: подтвердить роль ICASS как основной стратегии повышения авиационной безопасности и, следовательно, как основы для планирования программы AVSEC на трехлетний период 2014–2016 гг. и последующие годы; настоятельно призвать государства продолжать делать добровольные взносы как финансовые, так и в натуральной форме, в поддержку программы работы ИКАО в области авиационной безопасности и упрощения формальностей.

27. Делегат Египта представил документ WP/178, в котором подчеркивается необходимость ужесточить меры, содержащиеся в SARPS Приложения 17 "Безопасность", в том числе изложенные в поправке 13 к нему, а также меры национального законодательства государств-членов в целях противодействия актам незаконного вмешательства, связанным с авиагрузом и почтой. В нем также описаны усилия, предпринимаемые Египтом для участия в проекте ИАТА "Обеспечение безопасности авиагруза" в целях выполнения всех требований обеспечения безопасности авиагруза на региональном и международном уровнях, в том числе по обмену информацией для усиления мер обеспечения безопасности авиагруза и совершенствования законодательства.

28. Делегат Индонезии представил документ WP/158, в котором содержится информация о внедрении процесса досмотра авиагруза и почты в его государстве, а также описываются некоторые сложности, с которыми оно столкнулось при повышении уровня безопасности авиагруза и почты. Ассамблее было предложено поручить Совету ускорить принятие новых SARPS по авиационной безопасности, касающихся внедрения защищенной цепи доставки, которые следует внедрять и применять всем государствам-членам, а также учесть требования безопасности, касающиеся таможи и почты, с тем чтобы такие новые SARPS по авиационной безопасности были приведены в соответствие и согласованы с применимыми требованиями безопасности, касающимися таможи и почты.

29. Представляя документ WP/197, делегат Российской Федерации напомнил, что HLCAS и Группа экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) подчеркнули необходимость дальнейшего развития сети координационных центров (КЦ) ИКАО по авиационной безопасности. В документе рассказывается о создании такой сети КЦ в Российской Федерации и подчеркивается эффективность ее внедрения. Кроме того, в нем предлагаются следующие действия для дальнейшего развития сети КЦ ИКАО: предложить Совету поручить Группе экспертов AVSEC разработать инструктивный материал по методике работы КЦ по авиационной безопасности; предложить государствам постоянно повышать эффективность работы КЦ ИКАО и развивать их взаимодействие с сетью КЦ ИКАО в целях предотвращения актов незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации; активно использовать возможности КЦ ИКАО с целью координации усилий государств, направленных на снижение рисков и предотвращение угроз для гражданской авиации; обеспечить внедрение и использование в работе КЦ ИКАО информационного ресурса AVSECPedia; внедрять дополнительные эксплуатационные процедуры и оснащать КЦ ИКАО современными техническими средствами, основанными на использовании передового телекоммуникационного оборудования и новых каналов связи; регулярно проводить тестовые сеансы связи между КЦ ИКАО с целью поддержать эффективность их деятельности.

30. Делегат Боливарианской Республики Венесуэла представил документ WP/138, в котором описываются многочисленные различные обстоятельства и факторы, которые должны учитывать государства при применении основанного на результатах подхода к авиационной безопасности согласно базовым принципам, регулирующим национальное сотрудничество в сфере авиационной безопасности, в соответствии с призывом HLCAS. Группа экспертов AVSEC в ходе своего 24-го совещания в апреле 2013 года согласилась, что к таким факторам относятся: оценка факторов риска и внутренних угроз в каждом государстве; объем и специфика работы их аэропортов и эксплуатантов воздушных судов; процедуры и меры по упрощению формальностей и обеспечению безопасности; наличие финансовых ресурсов; климатические и географические особенности; нормативные положения и культурные аспекты. В документе подчеркивается, что при применении основанного на результатах подхода к авиационной безопасности разнообразие его толкований может привести к принятию государствами мер, которые хотя и могут помочь решить проблемы безопасности, но при этом могут также породить конфликты или остаточные факторы риска в других сферах авиационного сектора, таких как упрощение формальностей. Вследствие этого Совету было

предложено разработать инструктивный материал для оказания помощи государствам в эффективном и результативном внедрении такого основанного на результатах подхода к авиационной безопасности.

31. Затем делегат Боливарианской Республики Венесуэла представил документ WP/235, в котором подчеркивается важность подготовки авиационного персонала, отвечающего за реализацию мер авиационной безопасности, а также рекомендуется компьютерное обучение, упрощающее индивидуальное обучение и коллективную подготовку. С учетом преимуществ компьютерного обучения и существующих потребностей в подготовке большой и разнообразной целевой аудитории в области авиационной безопасности в документе Совету предлагается разработать рекомендации и основные принципы содействия использованию компьютерного обучения для подготовки в области авиационной безопасности.

32. Делегат Австралии представил документ WP/133 от имени 23 соавторов (17 государств и 6 организаций), в котором изложена предлагаемая дорожная карта укрепления глобальной безопасности авиагруза. В документе подчеркивается, что угроза безопасности глобальной цепи доставки авиагруза до сих пор существует, что требует непрерывного применения ответных мер и постоянного мониторинга. В нем напоминает, что в целях эффективного противодействия этой угрозе, которое не препятствовало бы эффективному ведению торговли, представители государств, отрасли и организаций работают в тесном сотрудничестве, в частности с 29 октября 2010 года, когда произошло событие, касающееся безопасности авиагруза, а также в нем делается акцент на недавнем вступлении в силу поправки 13 к Приложению 17 "Безопасность", направленной на значительное усиление SARPS по обеспечению безопасности авиагруза. В документе подчеркивается, что крайне важно поддерживать открытый диалог и сотрудничество между регулируемыми органами гражданской авиации, таможенными органами, почтовыми службами, международными организациями и отраслью, с тем чтобы обеспечить эффективность, практичность и устойчивость дальнейшего совершенствования мер по обеспечению безопасности цепи доставки авиагруза и при этом содействовать торговле. В предлагаемой дорожной карте укрепления глобальной безопасности авиагруза, изначально разработанной Рабочей группой по безопасности авиагруза (WGACS) Группы экспертов AVSEC, описывается, какие результаты были достигнуты и что по-прежнему делается для укрепления глобальной безопасности авиагруза в целях противодействия угрозе незаконного вмешательства. Дорожная карта служит полезным инструментом для анализа различных предпринимаемых действий и определения потенциала сотрудничества, а также краткого информирования об ожидаемых достижениях. Ассамблее было предложено одобрить дорожную карту укрепления глобальной безопасности авиагруза и согласиться с тем, чтобы она периодически обновлялась с учетом последних событий.

33. Затем делегат Австралии представил документ WP/136 от имени трех соавторов (Австралии, Канады и Соединенных Штатов Америки), в котором в общих чертах описывается скоординированный, поэтапный и основанный на применении технических средств подход к досмотру жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ), реализуемый теми государствами и Европейским союзом (ЕС), которые намереваются постепенно смягчать ограничения в отношении ЖАГ в аэропортах их соответствующих юрисдикций. Начало первого этапа внедрения досмотра ЖАГ было запланировано на 31 января 2014 года. Изначально будет осуществляться исключительно досмотр ЖАГ объемом более 100 мл, упакованных в защищенные от несанкционированного вскрытия пакеты (ЗНВП) ИКАО, и ЖАГ объемом более 100 мл, представляющие собой предназначенные для использования во время полета лекарственные средства или специальные продукты питания. Эта инициатива была предпринята в качестве первого шага на пути к постепенной отмене остающихся ограничений на провоз ЖАГ в ручной клади. Переход к более широкому осуществлению досмотра ЖАГ может быть постепенным и в разных государствах-членах идти с различной скоростью, но утверждение технологий досмотра ЖАГ и взаимно признанной практики досмотра на международном уровне станет гарантией того, что пассажиры не лишатся преимуществ от усовершенствованных технологий



досмотра из-за противоречивых или несогласованных договоренностей в области досмотра. Ассамблее было предложено: принять к сведению информацию о внедрении Австралией, Канадой, Соединенными Штатами Америки и ЕС досмотра ЖАГ, основанного на применении технических средств; призвать государства-члены к внедрению досмотра ЖАГ в их юрисдикциях; призвать Совет содействовать внедрению согласованной на международном уровне практики досмотра ЖАГ и рекомендовать Группе экспертов AVSEC рассмотреть вопрос о начале разработки взаимно признанных минимальных требований к досмотру ЖАГ для использования государствами-членами.

34. Затем делегат Бельгии вынес на рассмотрение документ WP/64, представленный Литвой от имени ЕС и его государств-членов и других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА). В документе излагаются предложения по приоритетным направлениям политики и работы в сфере авиационной безопасности на основе выводов и рекомендаций HLCAS для рассмотрения Ассамблеей при обновлении резолюции A37-17 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства"*, представляющие собой вклад в подготовку программы работы ИКАО на трехлетний период 2014-2016 гг. Предлагаемые приоритетные направления политики касаются системы авиационной безопасности, основанной на оценке рисков, устойчивости мер авиационной безопасности, признания мер авиационной безопасности, координации действий между различными организациями и мер оказания содействия и должны быть полностью включены в работу ИКАО путем выполнения ряда соответствующих задач, описанных в документе.

35. Делегат Никарагуа от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) представил документ WP/172 о растущей угрозе для безопасности гражданской авиации, которую представляет незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ по воздуху, как и связанное с ним увеличение числа других видов преступлений в рамках трансграничной организованной преступности, таких как незаконный оборот оружия, рост преступности и терроризм. В развитие резолюций 39/143, 40/121 и 41/127 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций *"Международная кампания по борьбе против незаконного оборота наркотиков"* ИКАО рассматривала вопрос незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ по воздуху на ряде сессий Ассамблеи, а также в Совете, Авиатранспортном комитете (АТС), Аэронавигационной комиссии (АНК) и других органах. Однако со времени проведения 31-й сессии Ассамблеи в 1995 году остается не достигнутым ряд согласованных целей, касающихся, помимо прочего, обновления SARPS, разработки и публикации инструктивного материала и руководств по превентивным мерам, а также проведения симпозиумов и семинаров. В документе подчеркивается закономерная необходимость соблюдения действующих резолюций A27-12 *"Роль ИКАО в борьбе с незаконными перевозками наркотических средств на авиационном транспорте"* и A29-16 *"Роль ИКАО в предотвращении злоупотребления наркотическими веществами на рабочих местах"* Ассамблеи в полном объеме. Ассамблее было предложено: принять к сведению информацию, представленную в документе WP/172; рассмотреть предлагаемые обновления к соответствующим документам ИКАО, указанным в этом документе; принять резолюцию, направленную на решение вопросов, поднятых в упомянутом документе.

36. Затем делегат Сингапура представил документ WP/128 от имени 25 его соавторов. В документе описаны основные события в области авиационной безопасности, произошедшие со времени проведения последней сессии Ассамблеи, и рекомендованы подходы к укреплению авиационной безопасности на следующий трехлетний период с учетом необходимости оптимального использования ограниченных ресурсов. Такие подходы, помимо прочего, касаются: сохранения ведущей роли ИКАО в глобальном масштабе, с тем чтобы согласованно и ради всеобщей выгоды повышать уровень авиационной безопасности во всем мире; продолжения всеми государствами – членами ИКАО деятельности по доведению предпринимаемых ими мер в сфере обеспечения авиационной безопасности до уровня, как минимум соответствующего требованиям Стандартов

Приложения 17 "Безопасность"; продолжения тесного сотрудничества ИКАО с другими международными организациями, региональными авиационными организациями и другими партнерами по отрасли, которые несут коллективную ответственность за повышение уровня авиационной безопасности во всем мире; применения УППАБ-МНМ; поощрения обмена передовой практикой в области авиационной безопасности и использования сети координационных центров ИКАО по авиационной безопасности, а также проведения мероприятий по наращиванию потенциала; выработки новых и инновационных подходов и мер к обеспечению авиационной безопасности, учитывающих необходимость планомерного упрощения формальностей, обеспечения эффективности деятельности гражданской авиации, рентабельности и рационального использования ограниченных ресурсов. Ассамблее было предложено принять к сведению приведенную в документе WP/128 информацию о деятельности ИКАО по укреплению авиационной безопасности в глобальном масштабе, которая осуществляется совместно с государствами – членами ИКАО, авиационной отраслью и другими заинтересованными сторонами; одобрить предлагаемые в документе направления деятельности и подходы в сфере укрепления авиационной безопасности и оказывать им постоянную поддержку.

37. Затем делегат Сингапура представил документ WP/129 от имени 26 его соавторов. В документе напоминалось о трех принципах, регулирующих международное сотрудничество в области авиационной безопасности, одобренных и принятых HLCAS (уважение духа сотрудничества, заложенного в двусторонних и/или многосторонних соглашениях о воздушном сообщении; признание эквивалентных мер безопасности; важность результативности мер безопасности), и приводилась информация о предполагаемых дальнейших шагах. Ассамблее было предложено: подтвердить указанные три принципа; согласиться включить их в предлагаемое пересмотренное Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (WP/14); одобрить разработку Секретариатом ИКАО с участием Группы экспертов AVSEC и соответствующих заинтересованных сторон плана действий по реализации этих трех принципов.

38. Наблюдатель от Международного совета аэропортов (МСА) представил документ WP/276, содержащий рекомендации по будущей работе, которая могла бы благодаря инновационным процессам значительно повысить уровень авиационной безопасности во всем мире. В частности, в документе ИКАО рекомендуется тесно сотрудничать с партнерами по отрасли в деле разработки сбалансированной нормативной базы, а также были предложены следующие небольшие поправки к добавлению С указанного Сводного заявления (WP/14) с целью лучше представить единогласно одобренный HLCAS процесс сотрудничества: включить новый пункт преамбулы в формулировке: "*принимая во внимание*, что разработка, тестирование, внедрение и проведение эффективных мер по обеспечению безопасности возможны только в рамках налаженного сотрудничества с отраслью;"; добавить новый пункт 5 *bis* постановляющей части в формулировке: "*рекомендует* государствам-членам сотрудничать с отраслью в деле разработки, тестирования, внедрения и проведения эффективных мер авиационной безопасности;".

39. Принята к сведению информация о представлении еще пяти следующих информационных документов: WP/159 (Реализация программы по повышению осведомленности об угрозе), представленный Индонезией; WP/124 [Лазерная система управляемого противодействия инфракрасным средствам (DIRCMS)], устанавливаемая на коммерческих воздушных судах, зарегистрированных в Израиле), представленный Израилем; WP/273 (Система реагирования на угрозы с использованием новейших информационных технологий в Республике Корея), представленный Республикой Корея; WP/104 (Обеспечение авиационной безопасности на основе оценки риска), представленный Соединенными Штатами Америки; WP/345 (События в области авиационной безопасности во Вьетнаме), представленный Вьетнамом.

40. Выступая в поддержку документа WP/172 (ЛАКГА), делегат Чили подчеркнул необходимость снизить существенный риск, который представляет для международной гражданской авиации незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ по воздуху.

41. Делегат Нигерии одобрил документы WP/128 (25 соавторов) и WP/129 (26 соавторов). Также выразив одобрение документу WP/136 (Австралия, Канада и Соединенные Штаты Америки), он вновь напомнил о необходимости согласованных на международном уровне методиках досмотра ЖАГ и подчеркнул связанную с этим необходимость оказывать содействие государствам-членам, в частности развивающимся государствам, во внедрении досмотра ЖАГ, основанного на применении технических средств, в их юрисдикциях.

42. Делегат Соединенного Королевства выступила в поддержку документов WP/64 (ЕС и ЕКГА) и WP/128 (25 соавторов). Она отметила, исходя из представленных конструктивных и предметных документов, что за последние три года был достигнут реальный прогресс в области улучшения планирования и обеспечения глобальной авиационной безопасности. Делегата Соединенного Королевства впечатлили сплоченность и целенаправленность, с которыми велась работа, в частности в рамках Группы экспертов AVSEC под председательством квалифицированного представителя Сингапура. Эти достижения были отражены в документе WP/128 и увенчались успешными итогами HLCAS. Делегат подчеркнула важность того, что в настоящий момент нужно рассмотреть перспективы на следующие три года и серьезные препятствия, а также учесть важность будущей работы, которую предстоит проделать, что предлагается в двух указанных документах. ИКАО и ее государства-члены не могут позволить себе опустить руки и не должны забывать, что авиационная безопасность является общей проблемой, которую необходимо решать на глобальном уровне. Напоминая о недавнем ужасающем нападении на торговый центр Westgate в Найроби, унесшем жизни граждан многих государств, делегат Соединенного Королевства подчеркнула, что хотя целью нападения и не была гражданская авиация, оно стало серьезным напоминанием о том, что террористическая угроза остается реальной и не уменьшается. Очевидно, что гражданская авиация по-прежнему является важной и популярной среди террористов и террористических организаций целью. Всем, разумеется, известно, что террористические организации по-прежнему сохраняют и намерения совершить нападение на объекты гражданской авиации, и средства для этого. Удобный случай – вот все, что им нужно.

43. Отметив, что в документах WP/64 и WP/128 изложены принципы дальнейшей работы ИКАО в части авиационной безопасности на следующие три года, делегат Соединенного Королевства подчеркнула тот факт, что в обоих документах делается акцент на важности принятия основанного на оценке риска подхода. Такой подход предполагает, что будет сделано все возможное для лучшего понимания характера угрозы и факторов риска для гражданской авиации, так чтобы государства смогли целенаправленно и адекватно реагировать на них. Основанный на оценке риска подход также предполагает знание областей, где по-прежнему существуют уязвимые места, поскольку без сомнения террористы изучают глобальную авиационную систему, с тем чтобы выявить ее самые слабые места. Такой подход также означает, что эти коллективным путем полученные знания будут использованы для изучения и устранения таких уязвимых мест и слабостей, что можно сделать наиболее эффективно только в рамках совместной работы. Основанный на оценке риска подход также предполагает не просто реагирование на прошлые действия террористов, но и попытку оценить силами сообщества дальнейшее развитие угрозы и факторов риска, с тем чтобы государства могли осуществлять деятельность по защите гражданской авиации вместе и в сотрудничестве с отраслью.

44. Одобрив документ WP/178 (Египет), наблюдатель от ИАТА приветствовал работу ИКАО по ужесточению SARPS, касающихся обеспечения безопасности авиагруза и безопасности цепи поставок, а также оказанную Египтом в этом отношении поддержку. Он также отметил, что декларации об обеспечении безопасности грузовых авиаперевозок и электронной безопасности

представляют собой прекрасные примеры того, как отрасли и правительству следует организовывать работу в области обеспечения безопасности авиагруза. Отметив документ WP/276 (МСА), наблюдатель от ИАТА сделал акцент на прогрессе в области разработки технологий досмотра пассажиров следующего поколения, достигнутом посредством реализации программ "проверенных путешественников" и дифференцированного досмотра, и поблагодарил за ту широкую поддержку, которую оказали многие государства его ассоциации при проведении соответствующих тестов и испытаний.

45. Обратив внимание присутствующих на документ WP/12 (Совет), делегат Колумбии повторила, что высокий приоритет имеет обеспечение безопасности гражданской авиации. Подтверждая, что конкретные действия, предпринимаемые ИКАО для выполнения ключевых рекомендаций HLCAS, позволяют эффективно бороться с новыми и возникающими угрозами гражданской авиации, делегат настоятельно рекомендовала Организации продолжить свою деятельность в этом отношении и оказать содействие государствам в повышении уровня авиационной безопасности в их юрисдикциях. Затем, говоря о документе WP/13 (Совет), делегат Колумбии выразила согласие с тем, что ICASS является основной стратегией повышения авиационной безопасности и, следовательно, должна стать основой для программы AVSEC на следующий трехлетний период и последующие годы. Выразив поддержку предлагаемому Сводному заявлению, представленному в документе WP/14 (Совет), она предложила внести поправку в пункт 6 постановляющей части добавления С к этому документу, с тем чтобы в нем говорилось не о внедрении, а о начале поиска технических решений, необходимых для постепенной отмены ограничений на перевозку ЖАГ в ручной клади.

46. Делегат Колумбии отметила, что в целях выполнения положений *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* 2010 года (Пекинской конвенции) ее государство приняло четкое законодательство, предусматривающее уголовное наказание за провоз на борту воздушного судна биологических, химических и ядерных веществ, поскольку такие вещества могут использоваться для совершения террористических актов, направленных против гражданской авиации. Она подчеркнула необходимость в том, чтобы ИКАО содействовала подписанию и ратификации или присоединению к этой Конвенции. Делегат Колумбии поддержала решение Совета о внедрении УППАБ-МНМ после успешного завершения второго цикла проверок УППАБ в 2013 году и переходного периода. Она также одобрила подходы по укреплению авиационной безопасности в глобальном масштабе, рекомендованные в документе WP/128 (25 соавторов). Согласившись с действиями, предлагаемыми в документе WP/136 (Австралия, Канада и Соединенные Штаты Америки), делегат Колумбии подтвердила, что постепенная отмена ограничений на провоз ЖАГ в аэропортах посредством внедрения технологических решений, а также введение взаимно признанных минимальных требований к досмотру ЖАГ помогут достичь надлежащего баланса между авиационной безопасностью и упрощением формальностей. В завершение она выразила полную поддержку документу WP/172, поскольку Колумбия является государством – членом ЛАКГА.

47. Также поддержав документ WP/172, делегат Кубы повторила, что, несмотря на заметный прогресс в борьбе с проблемой незаконного оборота наркотиков, его недостаточно для того, чтобы предотвратить использование гражданской авиации организованными преступными группировками в их незаконной деятельности. В этой связи она согласилась с тем, что Ассамблее следует принять резолюцию по поднятым в документе вопросам, которая привела бы к реализации мер по борьбе с незаконным оборотом наркотиков и психотропных веществ по воздуху.

48. Делегаты Белиза, Доминиканской Республики, Многонационального Государства Боливия и Сальвадора также выразили поддержку документу WP/172. Поддержав помимо этого документ WP/136 (Австралия, Канада и Соединенные Штаты Америки), делегат Сальвадора подчеркнул необходимость принять во внимание тот факт, что работники частных охранных

предприятий, нанятые для проведения досмотра пассажиров и/или выполнения других функций в сфере обеспечения безопасности в аэропортах, не всегда получают достаточную подготовку.

49. Одобрив документ WP/64 (ЕС и ЕКГА) о приоритетных направлениях работы ИКАО в сфере авиационной безопасности, делегат Турции полностью согласился с тем, что акцент в политике ИКАО следует сделать на принятии основанного на оценке риска подхода к обеспечению авиационной безопасности, устойчивости мер авиационной безопасности, признании мер авиационной безопасности, с тем чтобы избежать ненужного дублирования мер контроля в целях безопасности, а также на наиболее рациональном распределении ресурсов. Он подчеркнул, что помимо этого ИКАО следует уделять особое внимание постановке целей в рамках мероприятий по наращиванию потенциала, исходя из факторов риска и уязвимых мест и с учетом результатов проверок УППАБ ИКАО. Делегат Турции всецело поддержал предложение о том, что основное внимание в программе работы ИКАО следует уделять осуществлению мер по обеспечению авиационной безопасности на основе оценки факторов риска, например, посредством ликвидации угрозы, представляемой жидкими взрывчатыми веществами; применения государствами-членами новых мер контроля в целях авиационной безопасности авиагруза и почты, указанных в последних поправках к Приложению 17 "Безопасность"; установления приоритетности действующих мер оказания помощи; разработки унифицированного подхода к оценке эффективности мер по оказанию помощи и наращиванию потенциала. Он подтвердил, что изложенные в документе WP/64 предложения стали бы значительным вкладом в подготовку программы работы ИКАО на следующий трехлетний период.

50. В своем комментарии по документу WP/276 (МСА) делегат Ирландии согласилась с тем, что авиационная отрасль приносит много пользы в глобальное обсуждение вопросов авиационной безопасности и является одной из важных заинтересованных сторон. Напомнив, что HLCAS отдельно отметила важность работы в сотрудничестве с заинтересованными участниками отрасли, она выразила безоговорочную поддержку такому подходу. В этой связи делегат Ирландии предложила изменить текст пункт 5 *bis* постановляющей части, предлагаемого МСА к включению в добавление С пересмотренного Сводного заявления (WP/14), так, чтобы он звучал следующим образом: "*рекомендует* государствам-членам сотрудничать с отраслью в деле разработки, проведения эксплуатационных испытаний и внедрения эффективных мер авиационной безопасности;". Она не поддержала предложение о включении в преамбулу дополнительного пункта (см. п. 38), хотя и считает, что включение этого нового положения отвечало бы целям документа WP/276.

51. Разделяя эту точку зрения, делегат Соединенных Штатов Америки согласился с тем, что предлагаемый МСА новый пункт преамбулы может ущемлять государственный суверенитет, делая несоразмерный акцент на влиянии отрасли в отношении разработки, тестирования, внедрения и проведения эффективных мер авиационной безопасности. Он поддержал бы измененную формулировку этого положения.

52. Обращая внимание присутствующих на документ WP/12 (Совет) делегат Эфиопии положительно отозвался о предложении Группы экспертов AVSECP установить приоритет для рекомендаций HLCAS. Он особо отметил важность наращивания потенциала, с тем чтобы эффективно проводить меры авиационной безопасности, основанные на оценке риска, действенные, целесообразные с точки зрения эксплуатации и устойчивые во всех отношениях. Делегат Эфиопии подчеркнул, что дальнейшие инициативы, реализуемые ИКАО при содействии всех остальных заинтересованных сторон, практикумы для обмена технологическими достижениями и передовым опытом следует распространить на все государства, а не только на выбранные в качестве приоритетных. В этой связи он предложил, чтобы предлагаемые ИКАО действия по пункту 5 повестки дня HLCAS "*Создание потенциала и техническая помощь*" были разъяснены надлежащим образом, с тем чтобы отразить дух обсуждения на Конференции, на которой он присутствовал. Делегат Эфиопии подчеркнул, что необходимо увязать предлагаемое Сводное заявление (WP/14) с последующими

действиями в части рекомендаций HLCAS. Он также отметил необходимость ускорить работу авиакомпаний, касающуюся цепи доставки авиагруза и досмотра лиц, не являющихся пассажирами, а также публикацию совместной документации ИКАО/ВТАМО по вопросам безопасности авиагруза и упрощения формальностей. Делегат Эфиопии сделал упор на том, что упрощение формальностей освободило бы авиатранспортных эксплуатантов от обязательства соблюдения различных режимов и обеспечило бы устойчивую нормативную базу в части безопасности авиагруза. Затем, отметив работу, проделанную ИКАО со времени проведения последней сессии Ассамблеи по разработке плана перехода к УППАБ-МНМ, который необходимо полностью внедрить к 2015 году, он от имени своего государства выразил признательность, поскольку осознает, с какими сопутствующими техническими трудностями сталкивается Организация.

53. Делегат Швеции присоединилась к делегатам других европейских стран в выражении поддержки выводам и рекомендациям глобального авиационного сообщества по вопросам безопасности, сформулированным на HLCAS. Подтвердив, что они не только способствуют совершенствованию базовых мер по обеспечению безопасности на глобальном уровне, но и вновь напоминают о важности сотрудничества всех партнеров по обеспечению безопасности сектора воздушного транспорта, она выступила за одобрение Ассамблеей дальнейших действий HLCAS, изложенных в документе WP/12 (Совет), поскольку они в целом соответствуют европейским приоритетным направлениям работы в сфере авиационной безопасности, представленным в документе WP/64.

54. В отношении документа WP/133 (23 соавтора) делегат Испании высказался в пользу того, чтобы Ассамблея одобрила предлагаемую дорожную карту укрепления глобальной безопасности авиагруза и согласилась с ее постоянным обновлением с учетом последних событий. Он подчеркнул необходимость в сотрудничестве всех заинтересованных сторон с целью обеспечить устойчивое внедрение мер по обеспечению безопасности авиагруза во всех государствах-членах и укрепить меры в части груза с высокой степенью риска.

55. Делегат Никарагуа поддержала документ WP/235 (Боливарианская Республика Венесуэла), принимая во внимание предполагаемые преимущества компьютерного обучения, в том числе снижение расходов на подготовку персонала по вопросам авиационной безопасности и проведение такого виртуального обучения на рабочем месте, что обеспечивает непрерывное присутствие на рабочем месте авиационного персонала, проходящего компьютерное обучение. Она выступила за предлагаемую разработку руководящих указаний и основных принципов содействия такому использованию компьютерного обучения, в котором упор будет делаться на получении соответствующих преимуществ. Делегат Никарагуа также одобрила документ WP/138 (Боливарианская Республика Венесуэла), касающийся разработки инструктивного материала, который поможет государствам эффективно и действенно применять базовые принципы, регулирующие международное сотрудничество, с особым акцентом на основанный на результатах подход к авиационной безопасности.

56. Делегат Швейцарии согласился с мнениями делегатов Ирландии, Испании, Соединенного Королевства и Швеции и поддержал действия, предлагаемые в документах WP/64, /128, /129 и /133, соавтором которых выступила его страна. Он особо отметил документ WP/128, в котором представлены четкие, крайне важные для авиационной безопасности дальнейшие шаги на следующий трехлетний период. Делегат Швейцарии выразил поддержку документам WP/158 (Индонезия) и WP/178 (Египет), касающимся безопасности авиагруза и авиапочты, в частности: объединению усилий ИКАО с другими субъектами, осуществляющими деятельность в той же сфере, как например ВТАМО; надлежащей реализации недавно принятых SARPS Приложения 17 о безопасности авиагруза и превосходного инструктивного материала, недавно изданного ИКАО [см. поправку 1 к 8-му изданию *Руководства по авиационной безопасности* (Doc 8973 – Restricted)]. Он подчеркнул, что основное

внимание в течение следующего трехлетнего периода следует уделить SARPS, касающимся безопасности авиагруза.

57. В соответствии с позицией его государства, озвученной на Региональной конференции по авиационной безопасности, прошедшей 7-8 февраля 2012 года в Каракасе, а затем на HLCAS, делегат Боливарианской Республики Венесуэла поддержал предлагаемые Советом последующие действия по повышению уровня авиационной безопасности (WP/12). Он также одобрил подробные дополнительные предложения государств – членов ЕС и ЕКГА (WP/64). Аналогично поддерживая действия, предлагаемые Российской Федерацией (WP/197), делегат Боливарианской Республики Венесуэла отметил успехи этого государства, достигнутые в части развития и внедрения Координационного центра по авиационной безопасности (КЦ). Он подтвердил, что предполагаемый инструктивный материал станет большим подспорьем для государств в повышении эффективности их КЦ. Кроме того, делегат Боливарианской Республики Венесуэла выразил поддержку действиям, предлагаемым государствами – членами ЛАКГА (WP/172), в части борьбы с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ по воздуху.

58. Также одобряя действия, предлагаемые в документе WP/172, делегат Коста-Рики вновь заявил о важности принятия необходимых мер по борьбе с этой напастью, затрагивающей многие государства. В этой связи он сделал акцент на обмене информацией о преступниках, занимающихся таким незаконным оборотом.

59. Делегат Российской Федерации выразил поддержку первоклассным документам, представленным Советом (WP/12, /13 и /14), а также документу WP/128 (25 соавторов), в котором предлагаются подходы к укреплению авиационной безопасности, документу WP/133 (23 соавтора), в котором описана соответствующая дорожная карта, и документу WP/136 (Австралия, Канада и Соединенные Штаты Америки), в котором изложен подход к досмотру ЖАГ, основанный на применении технических средств, с перспективой постепенно смягчать ограничения на перевозку таких предметов. Отмечая деятельность Генерального секретаря и государств – членов ИКАО в деле разработки глобальной системы обеспечения авиационной безопасности, он подчеркнул, что аналогичное оборудование для досмотра используется в соответствующих аэропортах государств-членов, что авиационный персонал этих аэропортов проходит подготовку в УЦАБ, одобренных ИКАО, а проверяющие имеют сертификат ИКАО. Делегат Российской Федерации заявил, что разделяет озабоченность Индонезии, выраженную в документе WP/158, о внедрении защищенной цепи доставки авиагруза.

60. Затем делегат Российской Федерации обратил внимание на правило ЕС, касающееся "Перевозчика авиагруза или почты в Европейский союз из аэропортов третьих стран" (АСС3) (см. документ WP/277, представленный при соавторстве 55 государств, включая Российскую Федерацию, но затем отозванный), согласно которому авиакомпании третьих государств, имеющие статус АСС3, должны обеспечивать физический досмотр авиагруза и почты в соответствии со стандартами ЕС или их получение по защищенной цепи поставок, утвержденной ЕС в части авиационной безопасности. Он заявил, что правило ЕС, касающееся АСС3, нарушает положения п. 2.4.2.5 части С "Создание государственной системы контроля за обеспечением авиационной безопасности и управление этой системой" документа "Руководство по организации контроля" ИКАО (Doc 9734), в котором четко говорится, что государства "должны сохранять за собой эффективный контроль за всеми функциями контроля качества в сфере обеспечения авиационной безопасности (проверки, инспекции, обзоры и испытания)" и что "эти функции не должны передаваться негосударственным организациям".

61. Делегат Российской Федерации добавил, что правила ЕС, касающиеся АССЗ, по сути, не соответствуют общему принципу обеспечения авиационной безопасности, а направлены на поддержку сугубо коммерческих интересов таких неправительственных структур. Он подчеркнул, что, с учетом суверенной ответственности каждого государства в отношении защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства и обеспечения конфиденциальности закрытой информации в части авиационной безопасности, именно государства должны решать вопросы проведения любых независимых проверок, инспекций и т. д., руководствуясь соответствующими международными стандартами и действующими межгосударственными соглашениями. Делегат Российской Федерации отметил, что согласно национальному законодательству его государства закрытая информация в части авиационной безопасности доступна только тем лицам, которым она требуется для выполнения своих обязанностей, и, следовательно, им разрешен доступ к этой информации. Такие лица будут привлечены к уголовной ответственности, если предоставят эту информацию посторонним лицам. Он усомнился в том, предусматривается ли аналогичная ответственность в государствах – членах ЕС за несанкционированное предоставление закрытой информации в части авиационной безопасности террористическим группировкам в ходе предусмотренного системой авиационной безопасности ЕС утверждения операций АССЗ по перевозке авиагруза и почты.

62. Напомнив об активных обсуждениях правил ЕС, касающихся АССЗ, и независимой системы утверждения перевозчиков из третьих стран, проводившихся в ходе недавно прошедшего второго совещания Группы Европейского и Североатлантического бюро ИКАО (EUR/NAT) по авиационной безопасности (ENAVSECG) (Астана, Казахстан, 4–6 сентября 2013 года), делегат Российской Федерации отметил, что Группа пришла к выводу о крайней необходимости проведения перед внедрением этих правил дополнительных обсуждений с участием ЕС, его государств-членов и государств-членов, не входящих в ЕС. Группа ENAVSECG также заключила, что сопутствующие юридические и финансовые вопросы вызывают значительные затруднения. Делегат подчеркнул, что если правила ЕС, касающиеся АССЗ, будут введены в текущем виде, то некоторым государствам в связи с этим придется принять ответные меры, направленные против европейских эксплуатантов. Исходя из всех вышеизложенных причин, делегат Российской Федерации выступил против введения правил ЕС, касающихся АССЗ в том виде, в котором они представлены сейчас. По этому вопросу он вновь выразил поддержку документу WP/277.

63. Делегат Южной Африки всецело поддержал эту точку зрения о правилах ЕС в части АССЗ.

64. Делегат Барбадоса приветствовал все представленные документы и высоко оценил работу ИКАО в области обеспечения авиационной безопасности. Особо отметив озабоченность в отношении пересадки пассажиров и передачи багажа в узловых аэропортах, которую разделяют многие авиакомпании, он рекомендовал в соответствии с существующими механизмами обновления инструктивного материала ИКАО изменить определения терминов "трансферные пассажиры и багаж" и "транзитные пассажиры" в *Руководстве по авиационной безопасности* (Doc 8973 – Restricted), заменив слово "рейс" словом "воздушное судно", используемое в определении термина "авиагруз".

65. Делегат Франции подчеркнул, что обеспечение авиационной безопасности является задачей всех государств и что необходимо найти общие решения для борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации. Он напомнил, что в документе WP/128 (25 соавторов) освещается важная работа, проделанная со времени террористических атак 11 сентября 2001 года при сотрудничестве государств-членов, международных организаций и других заинтересованных сторон на глобальном и региональном уровнях. Подтвердив, что такое сотрудничество станет незаменимым в последующие годы и позволит всем заинтересованным сторонам лучше оценивать и принимать во внимание эксплуатационные последствия мер авиационной безопасности на авиапассажирах, он подчеркнул, что в этой связи Франция полностью поддерживает



действия, предлагаемые в документе WP/128. Отметив, что его государство также одобрило предлагаемые в документе WP/129 (26 соавторов) действия, делегат Франции подчеркнул, что предполагаемая реализация трех принципов, регулирующих международное сотрудничество в области авиационной безопасности, позволит государствам-членам сотрудничать более эффективно, с тем чтобы успешно решать проблемы, с которыми сталкивается международная гражданская авиация, опираясь на соответствующие SARPS ИКАО при соблюдении государственного суверенитета.

66. В отношении такого сотрудничества делегат Франции подтвердил важность борьбы с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ по воздуху, информация о которой приводится в документе WP/172 (ЛАКГА). Он подчеркнул, что незаконный оборот является одной из серьезных проблем, которая затрагивает не только воздушный транспорт, и что меры авиационной безопасности, разработанные для борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации, не направлены на ограничение такого незаконного оборота. Отметив, что Управление Организации Объединенных Наций по наркотикам и преступности (УНП ООН) теперь позволяет отслеживать эту проблему на глобальном уровне, делегат Франции подчеркнул, что ИКАО следует наладить эффективное сотрудничество с УНП ООН, с тем чтобы избежать дублирования деятельности. Именно по этой причине Франция поддержала сотрудничество ИКАО с ее государствами-членами и УНП ООН в деле принятия резолюции Ассамблеи, в частности о незаконном обороте наркотических средств и психотропных веществ по воздуху, или внесения поправки в Приложение 17 "*Безопасность*".

67. Выразив полную поддержку предложению Боливарианской Республики Венесуэла о разработке руководящих указаний и основных принципов оказания содействия использованию компьютерного обучения для подготовки в области авиационной безопасности (WP/235), делегат Бельгии напомнил, что этот вопрос входит в повестку дня Рабочей группы по подготовке (WGT) Группы экспертов AVSEC.

68. Делегат Нидерландов выразила признательность Рабочей группе WGACS Группы экспертов AVSEC за разработку дорожной карты укрепления глобальной безопасности авиагруза (WP/133) и полностью поддержала ее. Она также одобрила предложения, сделанные в нескольких документах, по дальнейшему совершенствованию Приложения 17 "*Безопасность*" посредством создания мировой защищенной цепи доставки авиагруза. Делегат Нидерландов в этой связи подчеркнула, что необходимо рассмотреть не только регламентирующие SARPS и соответствующий инструктивный материал, но также более совершенные средства в сфере технологий и информации. Такую работу следует проводить в тесном сотрудничестве с отраслью и другими соответствующими организациями, как например ВТамО. Напомнив о том, что в июле 2012 года ИКАО и ВТамО признали необходимость согласовывать свою политику и нормативные базы с целью обеспечить взаимодействие, она выразила поддержку соответствующим действиям, предложенным в документе WP/158 (Индонезия).

69. Делегат Монако одобрил документы WP/64 (ЕС и ЕКГА), WP/128 (25 соавторов) и WP/129 (26 соавторов), в которых развиваются две основные инновационные идеи: об основанном на оценке риска подходе к обеспечению авиационной безопасности и взаимном признании государствами мер контроля в целях безопасности. В отношении первой идеи он подчеркнул, что политика в области авиационной безопасности эволюционировала от мер стопроцентного контроля к мерам контроля, основанным на оценке риска. В отношении второй идеи делегат Монако отметил, что за последнее десятилетие не удалось достичь значительных успехов в решении проблемы двойных или тройных досмотров пассажиров на стыковочных рейсах. Подтверждая, что предлагаемое взаимное признание мер контроля в целях безопасности вскоре решит эту проблему, он указал на то, что ИКАО и соответствующие заинтересованные стороны могли бы собрать необходимую информацию и

разработать и выпустить специальные защитные бирки, которые избавили бы пассажиров стыковочных рейсов от необходимости проходить досмотр несколько раз.

70. Делегат Уганды выразил поддержку всем документам, в частности документу WP/129 (26 соавторов), в котором предлагается разработать план действий по реализации трех принципов международного сотрудничества в области авиационной безопасности. Отметив, что вопрос кибератак поднимался в нескольких документах, он выразил озабоченность в связи с тем, что, возможно, многие африканские государства не в полной мере готовы к отражению таких атак и нуждаются в наращивании потенциала в этом отношении.

71. Делегат Южной Африки полностью поддержала документы WP/128 и WP/129 и сделала особый акцент на международном сотрудничестве и признании эквивалентных мер безопасности. Она подчеркнула, что указанные три принципа представляют собой хорошую основу для развития многостороннего подхода и отхода от одностороннего подхода при соблюдении в качестве международного ориентира принципа государственного суверенитета и SARPS ИКАО.

72. Делегат Бразилии одобрил документы WP/12 (Совет), WP/128 (25 соавторов), WP/129 (26 соавторов), WP/172 (ЛАКГА), WP/138 (Боливарианская Республика Венесуэла) и WP/136 (Австралия, Канада и Соединенные Штаты Америки). Он подчеркнул, что перед тем как выполнять действия, предлагаемые в документах WP/129, /138 и /136, необходимо предпринять все соответствующие усилия для достижения общего понимания в части согласования и унификации.

73. Выразив поддержку документу WP/136, делегат Японии отметил, что правительство его страны считает необходимым вместе с Австралией, Канадой, Соединенными Штатами Америки и европейскими государствами двигаться в сторону упразднения ограничений на провоз ЖАГ. Таким образом, Япония намерена сотрудничать в этом деле с Администрацией транспортной безопасности (TSA) Соединенных Штатов Америки и с другими соответствующими учреждениями.

74. Делегат Объединенной Республики Танзания одобрил представленные документы, в частности документы WP/128 (25 соавторов), WP/129 (26 соавторов), WP/276 (МСА) и главным образом документ WP/172 (ЛАКГА). Он отметил, что решительно поддержит резолюцию Ассамблеи по вопросу, поднятому в последнем документе и касающемуся незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ по воздуху.

75. Аналогичным образом одобрив в целом все документы, делегат Сингапура выразил поддержку в частности документу WP/13 (Совет) и подчеркнул важность ICASS в качестве основы для планирования программы AVSEC на следующий трехлетний период и последующие годы. Он также поддержал документ WP/133 (23 соавтора), в котором представлена дорожная карта обеспечения безопасности авиагруза, высокая важность которой была подчеркнута многими делегатами, и документ WP/138 (Боливарианская Республика Венесуэла) об основанном на результатах подходе к авиационной безопасности. В том что касается последнего документа, делегат Сингапура подчеркнул, что разработка соответствующего инструктивного материала необходима для обеспечения гибкости мер по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации и в то же время поддержания эффективности таких мер. Выразив поддержку документу WP/197 (Российская Федерация), он настоятельно рекомендовал всем государствам – членам ИКАО воспользоваться преимуществами сети координационных центров ИКАО по авиационной безопасности, созданной в качестве механизма повышения осведомленности и оперативного обмена информацией об авиационной безопасности особой важности.

76. Выразив поддержку некоторым представленным документам, делегат Эквадора сослался на документ WP/235 (Боливарианская Республика Венесуэла) о преимуществах компьютерного обучения для подготовки персонала в области авиационной безопасности, WP/172 (ЛАКГА) о незаконном обороте наркотических средств и психотропных веществ по воздуху и WP/138 (Боливарианская Республика Венесуэла) об упомянутом основанном на результатах подходе к обеспечению авиационной безопасности. Он подтвердил что инициативы, изложенные в этих трех документах, дополняют важные шаги, предпринимаемые ИКАО в рамках эффективного выполнения Программы TRAINAIR PLUS. Делегат Эквадора подчеркнул, что любые предложения по оптимизации потенциала подготовки персонала в области авиационной безопасности необходимо тщательно рассмотреть.

77. Выразив поддержку документам WP/64 и WP/133, соавтором которых выступило его государство, делегат Германии подчеркнул, что со времени инцидентов в области безопасности, происшедших в октябре 2010 года, был достигнут значительный прогресс в деле совершенствования международных стандартов в части обеспечения безопасности авиагруза и почты и в деле укрепления базовых мер безопасности, изложенных в Приложении 17 "Безопасность". Этот прогресс стал возможен благодаря совместным усилиям государств – членов ИКАО и заинтересованных участников отрасли. Можно только поприветствовать такое развитие событий, но тем не менее были достигнуты не все цели. Необходимо продолжить работу по обеспечению безопасности авиагруза, с одной стороны, посредством концентрации усилий на реализации недавно принятых Стандартов Приложения 17, а с другой стороны, посредством непрерывного рассмотрения угроз для перевозок авиагруза и определения, исходя из этого, адекватных мер обеспечения безопасности. По этим причинам делегат Германии поддержал одобрение Ассамблеей предлагаемой дорожной карты укрепления глобальной безопасности авиагруза и ее периодического обновления, с тем чтобы она отражала последующие события, к чему призывается в документе WP/133.

78. Одобрив документ WP/128 (25 соавторов), делегат Афганистана отметила важную работу, проделанную в области авиационной безопасности в текущий трехлетний период. Она подтвердила, что авиационная безопасность является основным приоритетом, и подчеркнула, что особую важность она имеет в ее регионе. Также выразив поддержку документу WP/138 (Боливарианская Республика Венесуэла), делегат Афганистана вновь высказалась о необходимости оказывать содействие многим государствам в ходе практической реализации основанного на результатах подхода к авиационной безопасности.

79. Приветствуя документы WP/128 и WP/129 (26 соавторов), касающиеся сотрудничества между авиационной отраслью и другими заинтересованными сторонами, наблюдатель от МСА подчеркнул, что улучшение показателей в области обеспечения авиационной безопасности по всем направлениям деятельности входит в сферу их общих интересов.

80. Подводя итог обсуждению, первый заместитель председателя отметил, что Исполнительный комитет поддержал усилия Совета в деле реализации рекомендаций HLCAS и принял к сведению достигнутые на настоящий момент результаты. В частности, он с удовлетворением отметил оперативные действия, предпринятые Советом для решения вопроса, касающегося уязвимых мест в обеспечении безопасности авиагруза и внутренней угрозы, путем ускоренного принятия поправки 13 к Приложению 17 "Безопасность". Учитывая тот факт, что уже достигнут значительный прогресс в выполнении целого ряда других рекомендаций HLCAS, включая регулярное обновление и распространение *Заявления ИКАО о глобальном контексте риска* и планы созыва симпозиума по инновациям в области авиационной безопасности в 2014 году, Комитет одобрил подробный план работы, утвержденный Советом для выполнения всех рекомендаций HLCAS к концу 2016 года.

81. Комитет признал успешные результаты HLCAS в определении важных принципов обеспечения авиационной безопасности и напомнил о ряде ключевых рекомендаций HLCAS, призывающих ИКАО и государства-члены: а) содействовать применению основанного на оценке риска подхода к авиационной безопасности; б) обеспечить устойчивость мер обеспечения авиационной безопасности; в) поощрять договоренности о взаимном признании и международном сотрудничестве; д) содействовать инновациям; е) планировать мероприятия по оказанию помощи.

82. Комитет согласился с тем, что приведенные выше рекомендации следует рассматривать как приоритетные направления политики ИКАО в программе работы по обеспечению авиационной безопасности на трехлетний период 2014–2016 гг., в то время как Организация выполняет конкретные задачи, определенные в документах WP/12 (Совет), WP/13 (Совет), WP/64 (ЕС и ЕКГА) и WP/128 (25 соавторов).

83. Комитет согласился с тем, что Декларация по авиационной безопасности остается актуальной и должна по-прежнему направлять усилия государств и других заинтересованных сторон на дальнейшее повышение уровня авиационной безопасности. С удовлетворением отметил основные достижения в реализации мандата по обеспечению авиационной безопасности, определенного в ходе 37-й сессии Ассамблеи, Комитет вновь подтвердил, что ICASS является основной стратегией повышения уровня авиационной безопасности в следующем трехлетнем периоде и подчеркнул важность дальнейшего оказания поддержки мероприятиям в рамках ICASS за счет финансовых и натуральных взносов государств.

84. Осознавая тот факт, что в настоящее время существует техническое решение для досмотра ЖАГ, Комитет оценил усилия нескольких государств по постепенному смягчению существующих ограничений путем применения многоэтапного процесса досмотра жидкостей с помощью технических средств. Однако, учитывая потенциальное воздействие этого на третьи страны, Комитет согласился с тем, что необходим скоординированный подход и четкая система связи между государствами, досматривающими и не досматривающими ЖАГ, с тем чтобы избежать путаницы среди пассажиров и недоразумений. Он предложил Совету рассмотреть вопрос о разработке взаимно признанных минимальных требований для использования государствами-членами.

85. Признавая важность устойчивости авиационной безопасности, Комитет поддержал предложение о подготовке ИКАО плана действий по реализации принципов международного сотрудничества в сфере авиационной безопасности, о котором говорится в документе WP/129 (26 соавторов). В этой связи он приветствовал усилия ИКАО и государств-членов по применению при разработке мер авиационной безопасности и инструктивного материала подхода, основанного на оценке риска и нацеленного на результат, и призвал все государства с помощью таких средств повышать устойчивость, принимая за основу Приложение 17 "Безопасность". Комитет вновь подтвердил, что облегчение оформления пассажиров следует рассматривать в качестве основного фактора при разработке и внедрении мер авиационной безопасности.

86. Признавая, что сеть координационных центров ИКАО является эффективным механизмом обмена критически важной информацией до, во время или после инцидента в области авиационной безопасности, Комитет настоятельно призвал государства использовать возможности сети КЦ и повышать ее эффективность за счет своевременного обновления точных контактных данных. Он также призвал государства регулярно проводить тестирование КЦ в целях поддержания эффективности их работы. В этом отношении Комитет предложил ИКАО разработать инструктивный материал, способствующий использованию государствами сети координационных центров.

87. Отметив, что положения об обеспечении безопасности глобальной цепи поставок были усилены поправкой 13 к Приложению 17 "*Безопасность*", Комитет также признал, что факторы риска применительно к авиагрузу и почте остаются существенными. Учитывая наличие обновленного инструктивного материала об обеспечении безопасности авиагруза и почты, Комитет подчеркнул необходимость для государств обеспечивать эффективную реализацию Стандартов, касающихся груза, а также продолжать совершенствовать меры по обеспечению безопасности груза и цепи поставок путем совместных инициатив с участием всех заинтересованных сторон. Он также выступил в поддержку международного сотрудничества как средства содействия взаимному признанию мер при упрощении формальностей в процессе передвижения грузов. Комитет одобрил предлагаемую дорожную карту по укреплению глобальной безопасности авиагруза (WP/133) и предложил государствам сообщать ИКАО о соответствующих мероприятиях, обратив внимание на то, что регулярное обновление помогло бы обеспечить глобальное единообразие режимов обеспечения безопасности авиагруза.

88. Комитет принял к сведению усилия некоторых государств по внедрению положений об обеспечении безопасности груза и почты в своих соответствующих юрисдикциях, а также усилия, направленные на согласование грузовых и таможенных требований. Комитет подчеркнул важность многостороннего подхода и призвал все государства-члены использовать имеющиеся площадки ИКАО для обсуждения политических вопросов, имеющих последствия для международной гражданской авиации.

89. Комитет признал факт использования авиационного сектора для целей преступной деятельности, включая незаконную перевозку наркотических средств и психотропных веществ по воздуху. Таким же образом он признал важность продолжения активного сотрудничества ИКАО с Организацией Объединенных Наций и другими ее специализированными учреждениями, включая ЮНОДК, при решении проблем, связанных с наркотическими веществами и имеющих отношение к международной гражданской авиации.

90. Комитет выразил поддержку предложению Боливарианская Республики Венесуэла (WP/235) о том, чтобы Совет продолжал содействовать использованию компьютерного обучения при подготовке персонала в области авиационной безопасности.

91. Комитет принял к сведению просьбу делегата Барбадоса об изменении в соответствии с существующими механизмами обновления инструктивного материала ИКАО определений терминов "трансферные пассажиры и багаж" и "транзитные пассажиры" в *Руководстве по авиационной безопасности* (Doc 8973 – Restricted), заменив в них слово "рейс" на "воздушное судно".

92. Отметив ряд существенных событий в области авиационной безопасности, произошедших за последние три года, и приняв во внимание важную роль ИКАО в глобальной деятельности по вовлечению международного сообщества гражданской авиации в процесс дальнейшего повышения уровня авиационной безопасности, Комитет одобрил предлагаемое пересмотренное Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (WP/14), а также согласился изменить название на "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности*". Завершив работу по данному пункту повестки дня, Комитет согласился представить пересмотренное Сводное заявление для принятия пленарным заседанием.

**Пункт 14 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)**

93. Этот пункт повестки дня рассматривался на основании двух рабочих документов, представленных Советом: WP/15 [Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ): переход к механизму непрерывного мониторинга] и WP/16 [Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности] [с Revision No. 1 (только на русском и французском)], а также соответствующего рабочего документа и информационных документов.

94. Представляя документ WP/15, начальник Отдела авиационной безопасности (C/AVSEC) напомнил о том, что недавно, в июне 2013 года, завершился второй цикл проверок УППАБ. В 2012 году после проведения оценки различных вариантов продолжения УППАБ Совет одобрил переход к механизму непрерывного мониторинга, известному как УППАБ-МНМ. В рабочем документе представлен краткий обзор методики, используемой в рамках УППАБ-МНМ, а также описание плана перехода, реализуемого Секретариатом. Он подчеркнул, что, в отличие от циклических проверок, УППАБ-МНМ позволит ИКАО приспосабливаться к меняющейся ситуации в области обеспечения безопасности гражданской авиации в мире и направлять ресурсы в те государства, где они наиболее необходимы. Кроме того, УППАБ-МНМ позволит адаптировать мероприятия по осуществлению мониторинга и оказывать помощь более целенаправленно. Согласно этому рабочему документу переход к УППАБ-МНМ будет выполнен в три этапа: этап разработки, подготовительный этап и этап тестирования. Переход будет завершен ко времени начала полномасштабного внедрения новой методики в январе 2015 года. Отметив, что этап разработки уже успешно выполняется, C/AVSEC призвал государства-члены полностью поддержать переход к новому УППАБ-МНМ и принять активное участие в региональных информационных семинарах, практикумах и прочих мероприятиях, которые будут проводиться в переходный период. Ассамблее было предложено одобрить план перехода к УППАБ-МНМ, представленный в документе WP/15.

95. Затем C/AVSEC представил документ WP/16, в котором содержится доклад об общем ходе осуществления второго цикла проверок УППАБ, а также информация о соответствующих событиях, происшедших после 37-й сессии Ассамблеи. В ходе второго цикла проверок, начавшегося в январе 2008 года и завершившегося в июне 2013 года, основное внимание уделялось рассмотрению возможностей государств в сфере организации контроля за обеспечением авиационной безопасности. Эти проверки охватывали SARPS Приложения 17 "*Безопасность*" и соответствующие положения Приложения 9 "*Упрощение формальностей*", касающиеся авиационной безопасности. В ходе второго цикла УППАБ проверку прошли 177 государств – членов ИКАО и особый административный район Китая Макао. В ходе этих проверок было установлено, что средний глобальный показатель, характеризующий недостаточно эффективное выполнение восьми критических элементов систем контроля в сфере обеспечения авиационной безопасности, составляет 30,7 процента, что указывает на наличие значительного потенциала для улучшения положения дел и на необходимость продолжать совершенствовать усилия по поддержке государств посредством оказания надлежащей и целенаправленной помощи. Подробная информация о втором цикле проверок УППАБ содержится в пятом издании (2013 год) дополнительного документа "*Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности. Анализ результатов проверок*", экземпляры которого были распространены среди делегатов и записаны на предназначенные для делегатов USB-носители.

96. C/AVSEC, воспользовавшись возможностью, поблагодарил те государства, которые внесли свой вклад в успешную реализацию УППАБ, в частности те, которые на краткосрочной и долгосрочной основах командировали экспертов в ИКАО для работы в качестве проверяющих УППАБ или руководителей групп по проведению проверок (см. п. 3.1.3 документа WP/16). Ассамблее было

предложено принять к сведению окончательный доклад о реализации второго цикла проверок в рамках УППАБ.

97. Представляя рабочий документ WP/230, делегат Российской Федерации подчеркнул, что его государство решительно поддерживает переход УППАБ к механизму непрерывного мониторинга. Отметив, что Российская Федерация уже приняла законодательство, разрешающее введение в действие УППАБ-МНМ, он подчеркнул, что в переходе к МНМ уже достигнуты серьезные результаты. В п. 4.1 этого документа Российская Федерация предложила Ассамблее: поддержать введение в действие механизма непрерывного мониторинга в сфере обеспечения авиационной безопасности на основе оценки риска; поручить Совету подготовить и опубликовать инструктивный материал по реализации УППАБ-МНМ; призвать государства активно внедрять на национальном уровне в рамках системы контроля качества новый метод непрерывного мониторинга при проведении проверок, который представляет собой результативный подход к повышению уровня авиационной безопасности; обратиться к государствам с предложением шире внедрять у себя сертификацию менеджмента государственной системы контроля качества (надзора) посредством принятия соответствующего законодательства и организации высокопрофессиональной подготовки персонала в сфере обеспечения авиационной безопасности; согласиться придерживаться действующего принципа "ограниченной прозрачности" результатов проверок УППАБ в связи с возможной опасностью ненадлежащего использования конфиденциальной информации по обеспечению авиационной безопасности.

98. Делегат Российской Федерации, отметив, что работа по подготовке указанного инструктивного материала по реализации УППАБ-МНМ уже ведется, акцентировал внимание на необходимости ее ускорения и подчеркнул готовность его государства принять в этой деятельности активное участие. Российская Федерация надеется, что Секретариат ИКАО окажет содействие государствам в разработке и внедрении предусмотренных сертификатов по управлению. Кроме того, государство призвало все заинтересованные стороны быть максимально осторожными при решении вопросов прозрачности проверок УППАБ-МНМ ввиду новой угрозы, которую представляет кибертерроризм.

99. Была принята к сведению информация о том, что по данному вопросу были также представлены следующие информационные документы: WP/168 (Контроль качества мер авиационной безопасности. Опыт Доминиканской Республики), представленный Доминиканской Республикой; WP/328 (Карибская система контроля за обеспечением безопасности полетов и авиационной безопасности (CASSOS) Доклад о деятельности и достижениях со времени 37-й сессии Генеральной Ассамблеи), представленный государствами – членами CASSOS.

100. Выразив поддержку переходу к УППАБ-МНМ, делегат Саудовской Аравии подчеркнул необходимость в курсах повторной сертификации для действующих проверяющих УППАБ и в курсах первичной сертификации проверяющих для новых проверяющих.

101. Особо отметив положительные результаты второго цикла проверок УППАБ, делегат Италии одобрительно отозвался о работе Генерального секретаря и Секретариата. Однако отметив, что еще немало предстоит сделать в отношении всех выводов проверок УППАБ и проблем, вызванных недостаточно эффективным выполнением SARPS Приложения 17 "Безопасность" и связанных с авиационной безопасностью положений Приложения 9 "Упрощение формальностей", он подчеркнул, что механизм, созданный для отчетности по вопросам, вызывающим значительную обеспокоенность в области авиационной безопасности (SSeC), крайне важен для более целенаправленного проведения мероприятий ИКАО по наращиванию потенциала. Делегат Италии призвал ИКАО продолжить работу в части перехода к УППАБ-МНМ.

102. Исполнительный комитет принял к сведению информацию об общем успехе, достигнутом УППАБ в ходе второго цикла, и роли проверок УППАБ в выявлении недостатков, планировании мероприятий по оказанию помощи и разработке новых стратегий осуществления проверок. Однако он также отметил, что государства еще должны провести большую работу по укреплению авиационной безопасности и решению проблем, выявленных в ходе проверок УППАБ.

103. Приветствуя решение о переходе УППАБ к механизму непрерывного мониторинга, Исполнительный комитет одобрил план перехода к УППАБ-МНМ, изложенный в документе WP/15.

#### **Пункт 15 повестки дня. Авиационная безопасность. Поддержка внедрения**

104. Исполнительный комитет рассмотрел два рабочих документа, представленных Советом: WP/20 (Стратегия оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности) и WP/21 [Программа поддержки внедрения и развития в области авиационной безопасности (ISD-SEC)], а также соответствующие рабочие и информационные документы.

105. Представляя документ WP/20, директор Авиатранспортного управления (D/АТВ) отметил, что в соответствии с положениями резолюции A37-17 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*" и *Декларации по авиационной безопасности ИКАО* в течение текущего трехлетнего периода активизировала усилия по предоставлению и координации помощи в области авиационной безопасности, оказываемой государствам-членам во всех регионах. Помощь, предоставляемая ИКАО в рамках программы ISD-SEC, главным образом, направлялась в государства напрямую или посредством установления партнерских отношений с государствами-донорами в рамках стратегии оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности ИКАО. Деятельность Секретариата была усилена посредством введения должностей регионального сотрудника по AVSEC (RO/AVSEC) в региональных бюро в Каире, Париже и Лиме. Теперь все региональные бюро ИКАО пользуются услугами RO/AVSEC.

106. D/АТВ отметил, что для дальнейшего оказания содействия предоставлению помощи в области авиационной безопасности ИКАО создала Специальную группу по партнерству в области наращивания потенциала в сфере AVSEC. Благодаря работе этой группы Секретариат улучшил обмен информацией о помощи и тем самым повысил уровень помощи, оказываемой в рамках партнерских отношений, и снизил степень дублирования деятельности государств-доноров. Секретариат счел подготовку персонала в области авиационной безопасности неотъемлемой частью деятельности по оказанию помощи и наращиванию потенциала. В этой связи в рамках программы ISD-SEC осуществляется контроль за деятельностью сети утвержденных ИКАО учебных центров в области авиационной безопасности (УЦАБ), охватывающей широкую международную и региональную аудиторию. Согласно документу WP/20 Ассамблее было предложено принять к сведению усилия по оказанию помощи, предпринимаемые в рамках реализации стратегии оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности.

107. Затем D/АТВ представил документ WP/21, в котором содержатся предложения о продолжении реализации указанной стратегии в следующий трехлетний период 2014-2016 гг. Подчеркнув, что ее реализация доказала свою высокую эффективность, он отметил, что работа по оказанию помощи в области авиационной безопасности стала гораздо более активной и ее масштабы были расширены, она показала хорошие результаты и получила положительные отзывы от многих государств. Эти факторы свидетельствуют о том, что ИКАО "следует придерживаться намеченного курса" реализации данной стратегии. Отметив, что ИКАО намерена в рамках стратегии расширить масштабы деятельности по оказанию помощи в области авиационной безопасности, D/АТВ привел в качестве примера подготовку и проведение мероприятий по оказанию помощи эксплуатационному



персоналу. Секретариат также продолжит решать вопрос приоритета государств при получении помощи и разработки и применения стандартизированного подхода к оценке действенности проделанной работы по оказанию помощи и наращиванию потенциала. В рамках своей деятельности по активизации помощи в области авиационной безопасности на региональном уровне Секретариат продолжит поддерживать и продвигать использование существующих региональных групп и Совместных программ по авиационной безопасности (CASP). Переход в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) к механизму непрерывного мониторинга (МНМ) является идеальной возможностью следить за результатами деятельности и, исходя из них, определять, каким государствам необходима помощь. Кроме того, это дает возможность оценивать действенность проводимых мероприятий по оказанию помощи. Намереваясь увеличить масштабы оказываемой помощи, Секретариат продолжит проводить необходимую подготовку персонала в рамках глобальной сети утвержденных ИКАО УЦАБ. Ассамблее было предложено одобрить продолжение реализации стратегии ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала в области авиационной безопасности и дальнейшее повышение качества ее соответствующих мер и средств.

108. Затем делегат Канады представил документ WP/130 (Стратегия наращивания потенциала, конкретно ориентированная на обеспечение безопасности авиагруза) от имени Австралии, Иордании, Канады, Ливана, Сингапура, Соединенного Королевства, Соединенных Штатов Америки, Южной Африки, Ассоциации "Глобальный экспресс" (GEA), Международного совета аэропортов (МСА), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) и Международной ассоциации грузовых авиаперевозчиков (ТИАКА). В документе упоминается, что на Конференции ИКАО высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS), проходившей в Монреале с 12 по 14 сентября 2012 года, была одобрена разработка международной стратегии наращивания потенциала, конкретно ориентированной на обеспечение безопасности авиагруза и почты, с тем чтобы оказать содействие тем государствам – членам ИКАО, которым требуется помощь во внедрении новых международных стандартов обеспечения безопасности авиагруза и почты, и с тем чтобы соответствовать действующей стратегии ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала в области авиационной безопасности. С того времени Рабочая группа по безопасности авиагруза (WGACS) Группы экспертов по авиационной безопасности (AVSECP) утвердила основные положения передовой практики, состоящие из шести ключевых компонентов (безопасность объектов; безопасность персонала; обучение; досмотр груза; цепь обеспечения сохранности; контроль и соблюдение требований) и включенные в инструктивный материал ИКАО по обеспечению безопасности авиагруза и почты. Стратегия оказания содействия государствам в реализации стратегии обеспечения безопасности авиагруза и внедрении стандартов обеспечения безопасности почты включает в себя: полную интеграцию мероприятий по наращиванию потенциала в области безопасности авиагруза в рамки более общей стратегии ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала в области авиационной безопасности; обеспечение доступности ресурсов государств-членов и отрасли, например учебных материалов и сотрудников, для Секретариата ИКАО с целью оказания помощи в продолжающейся разработке учебных материалов согласно итогам последней сессии Ассамблеи; отслеживание Рабочей группой WGACS других мероприятий по наращиванию потенциала с целью избежать дублирования; согласование разрабатываемого учебного и инструктивного материала с передовой практикой, принятой по шести указанным ключевым компонентам, с тем чтобы исключить расхождения. Эта стратегия согласуется с принципами обеспечения безопасности авиагруза, включенными в инструктивный материал и дорожную карту укрепления глобальной безопасности авиагруза, которая предлагается в документе WP/133, рассмотренном ранее в рамках пункта 13 повестки дня (см. п. 32).

109. Ассамблее было предложено поддержать продолжающуюся работу ИКАО по разработке и пересмотру инструктивных и учебных материалов с учетом основных положений передовой практики в сфере обеспечения безопасности цепи поставок авиагруза и почты и в

соответствии с принципами обеспечения безопасности авиагруза и почты и стратегией ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала в области авиационной безопасности, в то же время предоставляя государствам возможность адаптировать их при необходимости к своим особым условиям; рассмотреть информацию, содержащуюся в документе WP/130, об обновлении резолюции A37-17 Ассамблеи (WP/14).

110. Представляя документ WP/107 (Стратегия оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности) от имени 54 государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), делегат Южной Африки подчеркнул, что указанные государства с удовлетворением отметили успехи Секретариата ИКАО в предоставлении, координации и содействии оказанию помощи государствам в области авиационной безопасности в соответствии с резолюцией A37-17 Ассамблеи. Реализация государственных планов модернизации (SIP) позволила Секретариату оказывать техническую помощь и поддержку в области наращивания потенциала государствам – членам ИКАО. В документе подчеркивается, что хотя АКГА приветствует деятельность ИКАО по оказанию помощи в области подготовки персонала и наращивания потенциала, поскольку такая деятельность приносит пользу ряду африканских государств и персоналу их служб авиационной безопасности, Комиссия считает, что четырех УЦАБ, расположенных на африканском континенте, недостаточно. В этой связи, АКГА призвала ИКАО одобрить открытие дополнительных УЦАБ в Африке и аккредитовать их, с тем чтобы обеспечить адекватный доступ всех африканских государств и других государств – членов ИКАО к подготовке персонала и расширить сеть УЦАБ. Кроме того, АКГА настоятельно рекомендовала наделить региональные органы соответствующими полномочиями, поскольку она сочла, что региональные органы имеют все возможности для содействия реализации эффективных и устойчивых мер авиационной безопасности, а, следовательно, для укрепления авиационной безопасности в глобальном масштабе. Ассамблее было предложено: принять к сведению инициативы ИКАО по осуществлению ведущей роли в разработке и координации внедрения стратегии оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности; просить Совет поручить Генеральному секретарю работать над расширением сети УЦАБ; просить Генерального секретаря продолжать осуществление ведущей роли в дальнейшем расширении программы оказания помощи и наращивания потенциала в области обеспечения авиационной безопасности с целью увеличения масштабов указанной стратегии, с тем чтобы в первую очередь уделить внимание развивающимся государствам.

111. Затем делегат Чили представил документ WP/320 Revised от имени 22 государств – членов Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА). В документе была особо отмечена согласованная работа Региональной группы ИКАО–ЛАКГА по вопросам авиационной безопасности и упрощения формальностей (AVSEC/FAL) в деле определения приоритетов в области авиационной безопасности, стандартизации методов обеспечения безопасности в регионах Северной Америки и Карибского бассейна (НАСС) и Южной Америки (SAM) и совершенствованию деятельности по наращиванию потенциала, что привело к принятию ЛАКГА на своей XX очередной сессии Ассамблеи (Бразилия, Бразилия, 5-8 ноября 2012 года) трех следующих резолюций: резолюции A20-17 (*Курс по выявлению недисциплинированных и нарушающих порядок пассажиров*); резолюции A20-19 (*Руководство по методологии оценки угроз и управления факторами риска. Инструктивный материал*); резолюции A20-21 (*Руководство по обслуживанию инвалидов во время воздушных перевозок*). Важные документы, подготовленные по итогам работы Региональной группы ИКАО–ЛАКГА AVSEC/FAL, помогают ведомствам гражданской авиации государств – членов ЛАКГА в решении вопросов обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей, а также способствуют безопасному, упорядоченному и эффективному развитию международного воздушного транспорта при сохранении надлежащего баланса между обеспечением авиационной безопасности и упрощением формальностей. Ассамблее было предложено: принять к сведению информацию, содержащуюся в документе WP/320 Revised, а также в указанных в нем документах, и предоставить эти документы в распоряжение международного авиационного сообщества; одобрить работу в области

авиационной безопасности и упрощения формальностей, проделанную в регионе Латинской Америки и Карибского бассейна, как указано в документе.

112. Была принята к сведению информация о том, что по данному вопросу были также представлены следующие пять информационных документов: WP/152 [Презентация школы по авиационной безопасности (ESAC) регионального учебного центра ИКАО, УЦАБ/ESAC], представленный Доминиканской Республикой; WP/160 (Защита охраняемых зон ограниченного доступа), представленный Индией; WP/299 (Подготовка в области авиационной безопасности и другие соответствующие мероприятия по наращиванию потенциала развивающихся стран под руководством Республики Корея), представленный Республикой Корея; WP/217 (Международная конференция "Авиационная безопасность: 40 лет на службе в гражданской авиации России"), представленный Российской Федерацией; WP/313 Revised [Программа проверок и инспекций Западноафриканского экономического и валютного союза (ЗЭВС)], представленный ЗЭВС.

113. Выразив всецелую поддержку документам WP/107 (АКГА) и WP/320 (ЛАКГА), а также другим документам, делегат Того особо отметил проблему, которую представляет для африканских государств нехватка подготовленного авиационного персонала. В Африке есть несколько учебных центров, но им требуется содействие для обеспечения соответствия требованиям ИКАО, так чтобы они могли получить аккредитацию в качестве УЦАБ, что позволит авиационному персоналу проходить надлежащую подготовку. Подчеркнув, что налицо нехватка ресурсов, делегат Того выразил мнение о том, что с экономической точки зрения более целесообразно создавать в Африке дополнительные УЦАБ для подготовки авиационного персонала и инструкторов, а не отправлять их в УЦАБ, расположенные на других континентах.

114. Делегаты Буркина-Фасо, Коморских Островов и Мали заявили, что разделяют эту точку зрения.

115. Присоединившись к предыдущим ораторам в поддержке документа WP/107 (АКГА), делегат Соединенного Королевства подчеркнула, что наращивание потенциала остается одним из важных элементов всеобщего набора средств обеспечения авиационной безопасности. Она сделала упор на том, что ресурсы и усилия должны быть направлены туда, где от них будет максимальная отдача, при использовании основанного на оценке риска подхода, как это происходит в случае с другими элементами авиационной безопасности. Соединенное Королевство преисполнено твердой решимости продолжать расширять свое участие в мероприятиях по наращиванию потенциала. Оно и так является активным участником и партнером в таких мероприятиях и рассчитывает на то, что ИКАО сохранит свою ведущую роль в содействии их проведению и координированию. Делегат Соединенного Королевства подчеркнула необходимость в определении приоритетов и направлении усилий на сотрудничество с теми государствами, которые демонстрируют готовность действовать и у которых имеется четкая стратегия бесперебойной реализации новых мер. Она выразила поддержку документам WP/20 и WP/21, представленным Советом, а также документу WP/130, соавтором которого выступило Соединенное Королевство.

116. Делегат Объединенной Республики Танзания одобрил эти комментарии.

117. Делегат Сингапура выразил поддержку документу WP/20 (Совет), а также документу WP/107 (АКГА). Также приветствовав документ WP/320 Revised, он подтвердил, что работа, проводимая ЛАКГА, способствует повышению уровня авиационной безопасности и упрощению формальностей во всем мире. Одобрив документ WP/130 (8 государств и 4 ассоциации), делегат Сингапура вновь заявил, что обеспечение безопасности авиагруза является одной из первоочередных задач, и выразил поддержку дальнейшей работе ИКАО в области разработки и пересмотра соответствующих инструктивных и учебных материалов.

118. Высоко оценив успехи ИКАО в деле оказания помощи в области авиационной безопасности и наращивания потенциала, делегат Нигерии одобрил документы WP/20 и WP/21, представленные Советом. Также поддержав документ WP/107 (АКГА), он вновь заявил о необходимости открыть дополнительные УЦАБ в Африке, с тем чтобы облегчить подготовку авиационного персонала из африканских государств и государств других регионов.

119. Также одобрив документ WP/107, делегат Российской Федерации предложил изменить п. а) раздела "Действия" в краткой справке таким образом, чтобы Ассамблее предлагалось не принять к сведению инициативы ИКАО, а поддержать их. Также можно изменить п. с) раздела "Действия" так, чтобы отразить в нем предложение о поддержке Ассамблеей сохранения ведущей роли ИКАО в дальнейшем расширении программы оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности, а не просить Генерального секретаря продолжать ее осуществление. Затем в связи с информационным документом WP/217 о сорокалетию создания системы авиационной безопасности в России он подчеркнул, что в 2014 году будет праздноваться еще один сорокалетний юбилей, а именно юбилей принятия ИКАО Приложения 17 "*Безопасность*". Делегат Российской Федерации предложил Ассамблее принять к сведению деятельность ИКАО в области авиационной безопасности, в частности историческую важность Приложения 17.

120. В этой связи первый заместитель председателя отметил, что в 2014 году ИКАО отметила семидесятилетие подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года *Конвенции о международной гражданской авиации* (Чикагской конвенции).

121. Делегат Колумбии отметила помощь, предоставляемую ИКАО в рамках стратегии оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности, информация о которой приводится в документе WP/20 (Совет). Она напомнила, что в рамках национальной программы ее государства по подготовке персонала в области авиационной безопасности проводились учебные курсы повышения квалификации авиационного персонала, который отвечает за реализацию соответствующих SARPS ИКАО в аэропортах Колумбии. В соответствии с недавним изменением авиационных правил Колумбии в целях учета поправок к Приложению 17 "*Безопасность*" потребовалось внедрить порядок сертификации инструкторов по авиационной безопасности в рамках указанной национальной программы подготовки и пересмотреть порядок сертификации персонала служб авиационной безопасности. Делегат Колумбии одобрила шаги, предпринимаемые ИКАО в рамках программы ISD-SEC (WP/21) по совершенствованию мер и средств оказания помощи и наращиванию потенциала в области авиационной безопасности, в частности инициатив, касающихся места работы и диверсификации программ подготовки персонала. Она всецело поддержала работу, проводимую ЛАКГА в области обеспечения авиационной безопасности и упрощения формальностей (WP/320 Revised).

122. В связи с документом WP/130 (8 государств и 4 ассоциации) делегат Испании подчеркнул важность, по мнению HLCAS, разработки особой стратегии наращивания потенциала в области обеспечения авиационной безопасности авиагруза и почты. Подтвердив, что соответствующие SARPS Приложения 17 являются превосходной основой унификации для всех государств-членов, он подчеркнул наличие потребности в инструктивном материале, разработанном с целью учесть основные положения передовой практики и, следовательно, помочь государствами в эффективной реализации мер по обеспечению безопасности авиагруза и почты. В качестве примера сотрудничества Испании по этому вопросу делегат Испании привел взаимодействие его государства и Аргентины в области разработки процесса сертификации служебных собак для проверки авиагруза. Отметив, что Испания участвует в проектах оказания технической помощи совместно с различными государствами, в частности государствами Средиземноморского региона, он подчеркнул, что его государство приняло на себя обязательство сотрудничать с теми государствами, которым требуется помощь в реализации новых SARPS, а также с другими европейскими государствами и организациями по содействию этому

процессу реализации. Делегат Испании попросил Ассамблею принять во внимание информацию, содержащуюся в документе WP/130, при обновлении резолюции A37-17 Ассамблеи.

123. В отношении документов WP/20 и WP/21, представленных Советом, и документа WP/107 (АКГА) делегат Франции сделал акцент на том, что деятельность ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала в области авиационной безопасности крайне необходима для достижения целей глобальной реализации и согласования мер авиационной безопасности. Подчеркнув, что ИКАО следует продолжить работу по оказанию технической помощи и сотрудничеству, с тем чтобы обеспечить реализацию SARPS, касающихся авиационной безопасности, он отметил, что Франция активно участвует в этой работе. Напомнив о том, что в 2013 году его государство уже провело более ста мероприятий в области сотрудничества, в том числе с двадцатью девятью африканскими, арабскими и европейскими государствами, делегат Франции сделал упор на том, что Франция и в будущем продолжит деятельность по наращиванию потенциала. Он также подчеркнул, что Франция поддерживает дальнейшее сотрудничество ИКАО с другими сторонами, оказывающими помощь, в целях разработки и применения единого подхода к оценке эффективности мер по оказанию помощи и наращиванию потенциала.

124. Делегаты Буркина-Фасо, Гвинеи, Камеруна, Коморских Островов и Сенегала одобрили документ WP/107 (АКГА) и выразили признательность Франции за проведение подготовки персонала в африканских государствах в рамках *Программы обеспечения безопасности гражданской авиации в Африке (ASACA)*, что было крайне полезным. Делегат Буркина-Фасо также поблагодарил Агентство по обеспечению безопасности аэронавигации в Африке и на Мадагаскаре (АСЕКНА) за оказание африканским государствам постоянной поддержки.

125. Делегат Сенегала также поддержал другие рассматривавшиеся документы. Напомнив, что вопрос недостаточного количества курсов подготовки для проверяющих был поднят на HLCAS, он подчеркнул, что многие африканские проверяющие скоро начнут выходить на пенсию и что необходимо обеспечить преемственность. Однако делегат Сенегала отметил, что хотя многие африканские государства франкоязычны, в основном курсы подготовки для проверяющих ИКАО проводятся на английском языке.

126. Выразив удовлетворение в связи со всей деятельностью ИКАО и других структур по оказанию помощи в области обеспечения авиационной безопасности на африканском континенте, делегат Гвинеи подчеркнул, что ИКАО необходимо активизировать программу подготовки инструкторов, которая крайне важна для обеспечения авиационной безопасности на должном уровне.

127. Делегаты Боливарианской Республики Венесуэла и Сальвадора выразили поддержку документу WP/320 Revised (ЛАКГА), а первый также с удовлетворением отметил важную работу Региональной группы ИКАО–ЛАКГА AVSEC/FAL. Делегат Боливарианской Республики Венесуэла тоже одобрил документы WP/20 и WP/21, представленные Советом, а также документ WP/107 (АКГА).

128. Делегат Бельгии также выразил полную поддержку документам WP/20, WP/21 и WP/130 (8 государств и 4 ассоциации), в которых подчеркивается роль ИКАО в обеспечении координации деятельности по наращиванию потенциала с государствами-членами и региональными организациями. Он призвал к продолжению разработки учебного материала и совершенствованию действующих УЦАБ согласно политике в области подготовки персонала, которую ИКАО также следует совершенствовать далее.

129. Также поддержав документ WP/21, делегат Японии указал на то, что его государство ожидает, что ИКАО будет играть ведущую роль в разработке и координации мер оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности.

130. По итогам обсуждения первый заместитель председателя отметил, что Исполнительный комитет поддерживает деятельность Региональной группы ИКАО–ЛАКГА AVSEC/FAL, информация о которой приводится в документе WP/320 Revised, и приветствует ее вклад. Также он активно поддерживает ряд других рабочих документов.

131. Предпринимая затем действия, предложенные первым заместителем председателя, Исполнительный комитет с удовлетворением принял к сведению результаты реализации стратегии оказания помощи и наращивания потенциала в области авиационной безопасности за текущий трехлетний период и результаты оказания помощи государствам, но призвал ИКАО взять на себя руководящую роль в процессе координации дальнейшей разработки эффективных, целенаправленных и устойчивых мер по наращиванию потенциала. Признав высокий уровень подготовки персонала, обеспечиваемый в рамках сети УЦАБ, Исполнительный комитет приветствовал предложение о дальнейшем расширении сети, с тем чтобы развивающиеся государства могли извлечь больше пользы от подготовки персонала. Комитет полностью одобрил продолжение реализации стратегии, дальнейшее совершенствование комплекса мер и средств ИКАО по оказанию помощи и наращиванию потенциала и меры по решению проблемы нехватки инструкторов и проверяющих в области авиационной безопасности.

132. Исполнительный комитет отметил, что в первую очередь помощь следует по-прежнему оказывать тем нуждающимся государствам, которые демонстрируют необходимую готовность и возможности добиться улучшений. Такая помощь должна быть целенаправленной и основанной на учете факторов риска.

133. Исполнительный комитет также принял к сведению важную работу, проводимую в области обеспечения безопасности авиагруза, и полностью поддержал предложение определить очередность мероприятий по разработке новых учебных материалов и других видов деятельности по наращиванию потенциала в области авиагруза.

### **Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика**

134. Затем директор Авиатранспортного управления (D/АТВ) представил документ WP/14, в котором предлагается изменить резолюцию А37-17 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*" и переименовать ее в "*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности*". В него будут включены поправки, отражающие важные события, произошедшие после последней сессии Ассамблеи, а именно основные результаты Конференции высокого уровня по авиационной безопасности (HLCAS), прошедшей в Монреале 12–14 сентября 2012 года, и поправки, уточняющие цели действующей политики.

135. Делегат Сингапура предложил изменить предлагаемое пересмотренное Сводное заявление и включить в него положение, в котором признается, что участие международных организаций в деятельности ИКАО в области авиационной безопасности является результативным. При условии, что этот делегат представит текст предлагаемой поправки Секретариату для надлежащих действий, Исполнительный комитет одобрил предложение о представлении пленарному заседанию указанного Сводного заявления о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности, изложенного в добавлении А к документу WP/14, для его принятия.

136. Заседание закрылось в 17:00.

**Протокол седьмого заседания**  
(Среда, 2 октября 2013 года, 09:00)

**ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ**

1. Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы  
Пункт 18 повестки дня. Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации  
Пункт 19 повестки дня. Срок пребывания в должности Генерального секретаря
  - Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
2. Пункт 12 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи
  - Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
3. Пункт 20 повестки дня. Предложение проводить Ассамблеи каждые два года  
Пункт 21 повестки дня. Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции с целью увеличения состава Совета до 39 членов
  - Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
4. Пункт 22 повестки дня. Управление людскими ресурсами  
Пункт 23 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО
  - Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
5. Пункт 24 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО
  - Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
6. Пункт 25 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом
  - Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
7. Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика
  - Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
8. Пункт 14 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)
  - Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
9. Пункт 15 повестки дня. Авиационная безопасность. Поддержка внедрения
  - Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
10. Пункт 16 повестки дня. Упрощение формальностей и машиночитываемые проездные документы
  - Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию
11. Утверждение проекта текста общей части доклада Исполнительного комитета

## 12. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды

- Утверждение проекта текста докладов пленарному заседанию  
(Раздел, касающийся общих положений, шума и качества местного воздуха, а также раздел об изменении климата)

**КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**

**Пункт 11 повестки дня. Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы**

**Пункт 18 повестки дня. Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации**

**Пункт 19 повестки дня. Срок пребывания в должности Генерального секретаря**

***Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию***

1. Комитет рассмотрел документ WP/373, содержащий проект текста доклада по вышеуказанным пунктам повестки дня.

2. В ходе рассмотрения проекта текста доклада по пункту 18 повестки дня о сотрудничестве с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации делегат Австралии предложил внести поправки в пункт 18.3 и изложить его в следующей формулировке: "Одна делегация отметила, что в регионе Азии и Тихого океана (АРАС) региональный орган, аналогичный органам в других регионах, еще не создан, и предложила поддержать своих соседей по региону в изучении дальнейших инициатив по координированному взаимодействию, которые могли бы дополнить существующие договоренности". Это предложение было принято.

3. Комитет одобрил представление пленарному заседанию проекта текста доклада по пунктам 11, 18 и 19 повестки дня, содержащегося в документе WP/373, с учетом вышеуказанной поправки. Кроме того, Комитет согласился рекомендовать пленарному заседанию принять, в рамках пункта 19 повестки дня, проект резолюции 19/1 (*Сроки пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета*).

**Пункт 12 повестки дня. Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи**

***Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию***

4. Комитет рассмотрел и без внесения изменений одобрил представление пленарному заседанию проекта текста доклада по пункту 12 повестки дня, содержащегося в документе WP/372.

**Пункт 20 повестки дня. Предложение проводить Ассамблеи каждые два года**

**Пункт 21 повестки дня. Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции с целью увеличения состава Совета до 39 членов**

***Утверждение проекта доклада пленарному заседанию***

5. Комитет рассмотрел и без внесения изменений одобрил представление пленарному заседанию проекта текста доклада по пунктам 20 и 21 повестки дня, содержащегося в документе WP/381.



**Пункт 22 повестки дня. Управление людскими ресурсами**

**Пункт 23 повестки дня. Кадровая ситуация в ИКАО**

*Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию*

6. Комитет рассмотрел и без внесения изменений одобрил представление пленарному заседанию проекта текста доклада по пунктам 22 и 23 повестки дня, содержащегося в документе WP/386 Revised.

**Пункт 24 повестки дня. Повышение эффективности и действенности ИКАО**

*Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию*

7. Затем был рассмотрен документ WP/403, содержащий проект текста доклада по данному пункту повестки дня.

8. Делегат Кубы отметила изложенную в пункт 24.8 позицию Генерального секретаря относительно принципа многоязычия, в частности то, что Стандарты и Рекомендуемая практика ИКАО (SARPS) всегда принимаются на шести официальных языках Организации. Она напомнила, что в документе WP/227 (Наличие документов ИКАО на официальных языках Организации) 22 государства – члена Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА) предложили действия по расширению распространения документов ИКАО на всех официальных языках Организации, в том числе поправок к резолюции А37-15 Ассамблеи (*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации*) и резолюции А37-25 Ассамблеи (*Политика ИКАО в области лингвистического обслуживания*). Делегат Кубы сообщила, что внесет свое предложение об изменении пункта 4 постановляющей части резолюции А37-15 Ассамблеи при рассмотрении Комитетом следующего пункта повестки дня.

9. Разделяя озабоченность государств-членов ЛАКГА, делегат Российской Федерации также подтвердил, что публикация документов ИКАО, касающихся безопасности полетов и других важных направлений работы Организации, на всех ее официальных языках является задачей первостепенной важности. Он напомнил, что его государство в пункт 5 h) документа WP/307 (Многоязычие – один из фундаментальных принципов для достижения целей ИКАО как специализированного учреждения ООН) внесло предложение о разработке и утверждении Советом процедуры приоритизации публикаций и документов ИКАО в случаях, когда не представляется возможность выполнить положения, касающиеся одновременного распространения публикаций и документации Организации на всех рабочих языках ИКАО (см. также резолюцию А24-21 Ассамблеи, пункт 1 постановляющей части). Отметив, что такая процедура была одобрена и поддерживается государствами – членами ИКАО, делегат Российской Федерации подчеркнул необходимость продолжения ее реализации.

10. Обратив внимание на пункт 24.10, делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что, хотя он и одобряет проект текста доклада, он считает документ WP/362 (Сохранение многоязычия в ИКАО), представленный Францией, Буркина-Фасо, Камеруном, Канадой, Египтом, Ливией, Марокко, Саудовской Аравией, Украиной и Объединенными Арабскими Эмиратами, слишком директивным и что некоторые из предложенных действий будут мешать выполнению обязанностей Совета и Генерального секретаря по принятию политических решений и управлению. Тем не менее, он с удовлетворением отметил, что подпункт 4), по его мнению, гарантирует, что Совет и Генеральный секретарь будут полностью отвечать за реализацию политики Организации с целью повышения эффективности и действенности в вопросах лингвистического обслуживания.

11. Учитывая отсутствие других замечаний, Комитет одобрил проект текста доклада по пункту 24 повестки дня, содержащийся в документе WP/403, для его представления пленарному заседанию.

**Пункт 25 повестки дня. Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом**

***Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию***

12. Затем Комитет рассмотрел документ WP/387, содержащий проект текста доклада по пункту 25 повестки дня.

13. Комитет принял решение, что, согласно предложению делегата Дании, пятый пункт преамбулы проекта резолюции 25/1 (*Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе*) следует исключить, а термин "Договаривающиеся государства" в пункте 2 постановляющей части и далее по всему тексту резолюции заменить термином "государства-члены".

14. Помимо этого, Комитет принял предложение, выдвинутое Генеральным секретарем в связи с предложением делегата Кубы (см. документ WP/227, добавление В) и замечаниями к нему, о том, что второе предложение пункта 4 постановляющей части проекта резолюции 25/2 (*Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях*) следует изменить, добавив после слова "ИКАО" фразу "своевременно переводятся на все рабочие языки ИКАО и", и изложить его в следующей формулировке: "Вспомогательные технические требования, разработанные ИКАО, своевременно переводятся на все рабочие языки ИКАО и, по возможности, публикуются в отдельных документах".

15. Комитет также принял решение, что, согласно предложению делегата Франции, необходимо внести поправки в пункт 16 постановляющей части проекта резолюции 25/2, добавив после слова "обеспечиваются" фразу "как можно скорее", и изложить его в следующей формулировке: "и обеспечиваются как можно скорее дополнительными рекомендациями в отношении уведомления о различиях и их публикации"; а слово "/соблюдение" исключить из связанного с вышеизложенным положением правила б, так как оно не учитывает результатов обсуждения, проведенного Комитетом.

16. Помимо этого, Комитет принял решение, что, согласно предложению делегата Испании, второе предложение пункт 25.9 следует изменить, добавив после слова "Комитетом" фразу "который поддержал эту политику и" с тем, чтобы отразить в нем действие, предложенное в документе WP/22, чтобы Ассамблея поддержала *Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям* (Doc 9998); а пункт 25.10 следует расширить, включив в него новое предложение в конце, отражающее тот факт, что в документе WP/22 было предложено внести в Приложение 9 Рекомендуемую практику, касающуюся введения государствами законодательства, регулирования и/или политики по оказанию поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям.

17. Кроме того, Комитет согласился с предложением делегата Сингапура, поддержанным делегатами Испании и Соединенных Штатов Америки о том, что третье предложение пункт 25.11 следует изменить, добавив после слов "посвященной" фразу "оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям" и удалив остальную часть предложения, а также с предложением делегата Испании о том, что второе предложение этого пункта следует сделать отдельным пунктом.

18. Учитывая вышеуказанные изменения, Комитет одобрил проект текста доклада по пункту 25 повестки дня и согласился рекомендовать пленарному заседанию принять: измененный проект резолюции 25/1 (*Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе*); измененный проект резолюции 25/2 (*Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях*); а также проект резолюции 25/3 (*Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям*), представленные в документе WP/387.

### **Пункт 13 повестки дня. Авиационная безопасность. Политика**

#### ***Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию***

19. Затем был рассмотрен документ WP/385, содержащий проект текста доклада по данному пункту повестки дня.

20. Комитет согласился с тем, что, согласно предложению делегата Барбадоса, в доклад следует внести новый пункт 13.33, отражающий его рекомендацию (EX/6) о том, что определения терминов "трансферные пассажиры и багаж" и "транзитные пассажиры", содержащиеся в *Руководстве по авиационной безопасности* (Doc 8973 – Restricted), следует изменить, заменив используемое в определении термина "авиагруз" слово "рейс" словами "воздушное судно", в соответствии с существующими механизмами обновления инструктивных материалов ИКАО.

21. Кроме того, Комитет принял предложение, внесенное председателем в связи с предложением, выдвинутым делегатом Российской Федерации и поддержанным делегатом Южной Африки, и последующими замечаниями, что пункт 13.6 следует расширить, добавив в конце новое предложение в следующей формулировке: "Ряд государств выразили озабоченность в связи с применением правил в государствах-членах, являющихся третьими сторонами".

22. Комитет также согласился с предложениями делегата Канады о том, что первое предложение пункт 13.11 следует изменить путем переноса слов "к 31 января 2014" в нынешней формулировке, поставив их после слова "внедрение", чтобы уточнить, что технические средства досмотра на предмет выявления жидкостей, аэрозолей и гелей (ЖАГ) будут внедрены только к этой дате; а в последнем предложении пункт 13.27 заменить слово "удовлетворенность" словами "упрощение формальностей для".

23. Комитет также согласился изменить второе предложение пункт 13.27, поместив в конце фразу ", принимая Приложение 17 в качестве основы", в соответствии с предложением делегата Швейцарии.

24. Помимо этого, Комитет согласился с тем, что, в соответствии с предложением делегата Соединенного Королевства, пункт 13.12 следует изменить, исключив из второй строчки слово "некоторыми" и заменив текст после слов "мандата в сфере обеспечения авиационной безопасности" нижеследующим: "и быть учтенной при пересмотре *Сводного заявления о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства*". Ассамблее было предложено рассмотреть вариант, согласно которому задачи, предусмотренные документом WP/64, следует рассматривать в качестве приоритетов политики и программы работы на предстоящий трехлетний период 2014–2016 гг.

25. Кроме того, Комитет согласился принять предложения, выдвинутые делегатом Никарагуа, приняв во внимание поднятые в них вопросы, но оставаясь при этом в рамках мандата ИКАО: изменить вторую строку пункт 13.13, заменив слово "затронула" словом "разъяснила";

изменить вторую строку пункт 13.31, заменив слова "Он подчеркнул важность" словами "Он также признал важность"; и внести поправки в проект резолюции 13/1 (*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности*), включив в добавление А пункт преамбулы в следующей формулировке: "*напоминая* о том, что резолюции А27-12 и А29-16 остаются в силе" и пункт констатирующей части в следующей формулировке: "*признавая*, что авиационный сектор используется для совершения различных уголовных действий, таких как незаконная перевозка по воздуху наркотиков и психотропных веществ."

26. Комитет также согласился внести поправки в пункт 9 постановляющей части добавления F к проекту резолюции 13/1, добавив в конце фразу "и содействовать организации обучения специалистов по авиационной безопасности с использованием электронных технологий", в соответствии с предложением, выдвинутым делегатом Венесуэлы (Боливарианской Республики) в связи с поддержкой этого предложения его государством (WP/235).

27. Принимая во внимание вышеуказанные изменения, Комитет одобрил представление пленарному заседанию проекта текста доклада по пункту 13 повестки дня и согласился рекомендовать пленарному заседанию принять измененный проект резолюции 13/1 (*Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности*).

**Пункт 14 повестки дня. Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)**

***Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию***

28. Затем Комитет рассмотрел и без внесения изменений одобрил представление пленарному заседанию проекта текста доклада по пункту 14 повестки дня, содержащегося документе WP/392, с учетом того, что незначительные опечатки в текстах на французском и русском языках будут исправлены в окончательном варианте.

**Пункт 15 повестки дня. Авиационная безопасность. Поддержка внедрения**

***Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию***

29. Далее был рассмотрен документ WP/396 с проектом текста доклада по данному пункту повестки дня.

30. Комитет согласился, что, в соответствии с предложением делегата Соединенного Королевства первое предложение пункт 15.12 следует изменить, добавив в конце фразу "но призвал ИКАО возглавить деятельность по координации дальнейшей разработки эффективных, адресных и устойчивых мероприятий по наращиванию потенциала.", а вторую часть предложения пункт 15.14 следует изменить, и изложить ее в следующей формулировке: "полностью поддержал приоритизацию разработки новых учебных материалов и других мероприятий по наращиванию потенциала в области авиагруза".

31. Принимая во внимание вышеуказанные поправки, Комитет одобрил проект текста доклада по пункту 14 повестки дня, содержащийся в документе WP/396, для представления пленарному заседанию.

**Пункт 16 повестки дня. Упрощение формальностей и машиночитываемые проездные документы**

*Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию*

32. Комитет рассмотрел и без внесения изменений одобрил представление пленарному заседанию проекта текста доклада по пункту 16 повестки дня, содержащегося в документе WP/397. Он также согласился рекомендовать пленарному заседанию принять проект резолюции 16/1 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике в области упрощения формальностей*).

**Утверждение проекта текста общей части доклада Исполнительного комитета**

*Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию*

33. Комитет рассмотрел и одобрил без изменений проект текста общей части доклада, представленный в документе WP/405.

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды**

*Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию*

*(Раздел, касающийся общих положений, шума и качества местного воздуха)*

34. Затем был рассмотрен содержащийся в документе WP/371 проект текста доклада по пункту 17 повестки дня, посвященный общим положениям, шуму и качеству местного воздуха.

35. На основании замечания делегата Гватемалы по поводу документа WP/327 Revision No.1 (Вредное воздействие высокодисперсных частиц), представленного Международной федерацией транспортников (МФТ), Комитет согласился изменить пункт 17.2.14, добавив в конце второго предложения фразу, отражающую тот факт, что информация, предоставленная МФТ в этом документе, будет доведена до сведения Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) для ее рассмотрения в рабочем порядке.

36. Комитет также согласился с тем, что, в соответствии с предложением делегата Южной Африки пункт 17.2.16 следует расширить, чтобы отразить тот факт, что в документе WP/240 (Подход и рекомендации Южной Африки относительно введения ограничений на производство полетов в ночное время для снижения уровня авиационного шума) содержится просьба к другим государствам и регионам, установившим запрет на ночные полеты, о пересмотре их политики.

37. Кроме того, Комитет согласился, что пункт 8 постановляющей части добавления В к резолюции 17/1 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*) следует изменить, как было предложено делегатом Аргентины, чтобы отразить рекомендации, приведенные в документе WP/318 (Охрана окружающей среды, САЕР и региональные бюро ИКАО), представленном его государством, о поощрении Советом региональных бюро проводить семинары, рабочие встречи и другие подобные мероприятия, что даст возможность другим государствам, не являющиеся членами или наблюдателями САЕР, извлекать больше пользы из работы САЕР посредством более широкого и прямого доступа. Было условлено, что делегат Аргентины представит текст предлагаемой поправки в Секретариат.

38. Принимая во внимание вышеуказанные поправки, Комитет одобрил содержащийся в документе WP/371 проект текста доклада по пункту 17 повестки дня, касающийся общих положений, шума и качества местного воздуха. Он также согласился рекомендовать пленарному заседанию принять измененный проект резолюции 17/1 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха*).

***Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию  
(Раздел об изменении климата)***

39. Комитет начал рассмотрение представленного в документе WP/378 проекта текста доклада по пункту 17 повестки дня, касающегося изменения климата, и документов WP/424, /425, /426 и /427, в которых предлагались поправки к проекту резолюции 17/2 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*), содержащемуся в документе WP/34.

40. Представляя этот документ, председатель Исполнительного комитета напомнил о том, что Комитет на своем четвертом заседании 26 сентября 2013 года (EX/4) не смог достичь консенсуса, особенно в отношении пунктов 17 и 18 проекта резолюции 17/2 (WP/34), касающихся рыночных мер (PM); по предложению председателя Комитет решил провести консультации с делегациями для выработки пересмотренного варианта предложения. Председатель проинформировал о результатах этих консультаций, которые были представлены в документе WP/378 в качестве предлагаемых поправок к проекту резолюции 17/2.

41. Делегат Российской Федерации предложил следующее: внести в раздел доклада по устойчиво производимым видам альтернативного авиационного топлива пункт, отражающий обеспокоенность относительно ограниченных возможностей производства и стоимости таких видов топлива, о чем говорится в документе WP/250 (Рыночные меры как фактор увеличения эмиссии парниковых газов в секторе международной гражданской авиации), представленном его государством; внести поправки в раздел доклада о планах действий государств, отразив в нем поддержку таких планов Российской Федерацией; внести изменения в пункт 17.3.9, включив в него ссылку на документ WP/250, так как в нем подчеркнута важность добровольных планов действий и разнообразных решений по оказанию помощи государствам при разработке и обновлении их планов действий; а также изменить предпоследнее предложение пункт 17.3.31, заменив фразу "также выразила свое несогласие с" фразой "обратилась к государствам с призывом отказаться от принципа" *de minimis* в отношении освобождения от PM.

42. Было принято решение продолжить рассмотрение раздела проекта текста доклада по пункту повестки дня 17, касающегося изменения климата (WP/378), на следующем заседании.

43. Заседание закрылось в 12:00.

**Протокол восьмого заседания**  
(Среда, 2 октября 2013 года, 14:00)

**ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ**

1. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды
- Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию  
(Раздел об изменении климата)
  - Документ, представленный Аргентиной, Бразилией, Гватемалой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Китаем, Кубой, Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой
  - Документ, представленный Аргентиной, Бразилией, Гватемалой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Китаем, Кубой, Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой
  - Документ, представленный Аргентиной, Бразилией, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Китаем, Кубой, Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой
  - Документ, представленный Аргентиной, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Китаем, Кубой, Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой

**КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды**  
(Раздел об изменении климата)

***Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию***

1. Исполнительный комитет возобновил (EX/7) рассмотрение документа WP/378 по данному пункту повестки дня, а также документов WP/424, /425, /426 и /427, в которых предлагались поправки к исходному проекту резолюции 17/2 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*), содержащемуся в документе WP/34.

2. Выступая от лица 22 арабских государств, делегат Йемена затронул процедурный вопрос о порядке рассмотрения очень непростого вопроса, касающегося международной авиации и изменения климата, в частности посредством консультаций председателя Исполнительного комитета с главами различных региональных блоков. Выразив неудовлетворенность работой данного механизма, он подчеркнул, что, хотя арабские государства и пытались найти решение спорных вопросов посредством таких консультаций с председателем, они считают, что предложенный им проект текста резолюции 17/2, приведенный в документе WP/378, не поможет Комитету достичь согласия и может вынудить делегатов принять его предложение без учета их разнообразных точек зрения. Делегаты Российской Федерации, Индии, Саудовской Аравии, Ирана (Исламской Республики), Колумбии, Китая, Никарагуа, Бахрейна, Египта, Объединенных Арабских Эмиратов, Мальдив, Объединенной Республики Танзании и Катара разделили эту точку зрения. Делегат Индии подчеркнул, что крайне важно сохранять прозрачность при рассмотрении такого деликатного вопроса, особенно учитывая тот

факт, что ИКАО, по идее, должна являться организацией, ведущую роль в которой играют государства-члены.

3. Председатель Исполнительного комитета подчеркнул, что в проекте резолюции 17/2, содержащемся в документе WP/378, учтены результаты длительных обсуждений вопроса о международной авиации и изменении климата, во время которых слово было предоставлено почти сорока делегатам, а сам он также проводил дополнительные консультации, чтобы преодолеть расхождения в позициях разных государств. Предложенный им проект текста призван оказать помощь Комитету в достижении наилучшего возможного компромисса. Всем делегатам было предложено представить свои предложения по улучшению резолюции 17/2.

4. Делегат Российской Федерации напомнил о том, что во время четвертого заседания Исполнительного комитета (EX/4) 26 сентября 2013 года, он и делегаты Саудовской Аравии, Бразилии и Китая предложили председателю создать рабочую группу для оказания содействия сложной работе Комитета по проекту резолюции 17/2. Комитет, однако, согласился с альтернативным предложением председателя о проведении им неофициальных консультаций с делегатами для преодоления расхождений во взглядах, используя в качестве основы для дальнейшей работы предложенный Советом текст, содержащийся в документе WP/34.

5. Говоря от имени соавторов документов WP/424, /425, /426 и /427, делегат Российской Федерации отметил, что предложенный председателем проект текста резолюции 17/2 (WP/378), к сожалению, не дает ответа на некоторые фундаментальные вопросы, касающиеся различных проблем, поднятых в рамках пункта 17 повестки дня (Раздел об изменении климата). По этой причине они не смогли принять проект резолюции 17/2, представленный в документе WP/378, без внесения в него изменений, предложенных в четырех вышеуказанных документах. Группа соавторов посчитала, что предложение председателя идет вразрез с двумя основными принципами ИКАО, стимулируя использование одностороннего подхода вместо многостороннего и доминирование групп государств над государствами. Группа соавторов выступила за использование многостороннего, а не одностороннего подхода. Она также была против включения концепции группы государств в проект резолюции 17/2, так как это идет вразрез с Чикагской конвенцией. Группа соавторов выдвинула свои предложения о внесении поправок в проект резолюции 17/2, учитывающие базовые принципы мультилатерализма и взаимных договоренностей.

6. Предлагая Комитету обсуждать каждый документ отдельно, делегат Российской Федерации представил от имени своих соавторов [Аргентина, Бразилия, Гватемала, Индия, Иран (Исламская Республика), Китай, Куба, Пакистан, Перу, Российская Федерация, Саудовская Аравия и Южная Африка] документ WP/425. Он отметил, что основой для обсуждения должны стать изменения, предложенные именно в данном документе, а не те, которые предлагаются в документе WP/424, подготовленном той же группой соавторов.

7. Делегаты Саудовской Аравии, Китая и Бразилии также высказались за поочередное обсуждение вышеуказанных четырех документов – для оказания содействия принятию решений Комитетом.

8. Делегат Аргентины подчеркнул, что основная задача группы соавторов при представлении документов WP/424 и /425 заключается в выражении позиции их развивающихся стран относительно пунктов с 16 по 19 изначального проекта резолюции 17/2, представленного в документе WP/34. Они не поддержали предложенную председателем формулировку пункт 16 в документе WP/378, так как считали, что в ней признается допустимым одностороннее применение РМ государством или группой государств без необходимости предварительного получения согласия других государств, до завершения создания глобальной системы РМ. Предлагая заменить пункт 16



документа WP/378 пункты 16 и 16 *bis*, приведенными в документе WP/425, группа соавторов подчеркнула необходимость соответствия всех РМ принципу взаимного согласия, не противоречащему принципам ИКАО, и необходимость установки порогового значения *de minimis* для защиты небольших государств от применения к ним односторонних РМ. Группа соавторов предложила установить пороговое значение равным одному проценту от суммарного значения КТК, выполняемых международной гражданской авиацией. Кроме того, они предложили исключить пункты 17, 18 и 19 из первоначального текста проекта резолюции 17/2 (WP/34).

9. Напомнив присутствующим, что он был членом Группы высокого уровня по международной авиации и изменению климата (HGCC), делегат Индии подчеркнул, что вопросы, которые он и многие другие члены HGCC поднимали во время заседаний Группы, совпали с вопросами, которые остались неурегулированными в предложенном председателем проекте текста резолюции 17/2 (WP/378). Он всегда подчеркивал важность создания корзины мер, в рамках которой РМ дополняли бы технические, эксплуатационные и другие инновационные меры в авиационной отрасли. Однако в случае принятия предложения председателя все эти важные элементы корзины мер практически будут отнесены к РМ, что подорвет не только систему мультилатерализма, но и прогресс, достигнутый авиационной отраслью. Делегат Индии заявил о своей полной поддержке принципов мультилатерализма и взаимных договоренностей, на основании которых в прошлом Организация уже решала очень сложные вопросы. Он подчеркнул, что при разрешении сложных и вызывающих разногласия вопросов, подобных обсуждаемому, необходимо искать возможные варианты действий, принимая во внимание различные точки зрения, а не придерживаясь только одной.

10. Делегат Индии полагал, что предложение о РМ, приведенное в документе WP/378, не поможет ни решению проблемы изменения климата, ни дальнейшему развитию международной гражданской авиации. Отметив, что концепция "государств или групп государств" (или "государств по отдельности или вместе") является новой, он заявил, что она станет анафемой для Чикагской конвенции, и предостерег от введения ее в обход существующих процедур. Отметив, что его государство и другие соавторы документа WP/425 не имели другого выхода, кроме как представить свои предложения об изменении проекта резолюции 17/2, делегат Индии подчеркнул, что они требовали от Ассамблеи придерживаться договоренностей, достигнутых ранее и сформулированных в пункте 14 резолюции A37-19 Ассамблеи (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*), а именно, о проведении, при разработке новых и внедрении существующих РМ для международной авиации, конструктивных двусторонних и/или многосторонних консультаций и переговоров между государствами с целью достижения согласия, вместо введения вышеуказанной способствующей расколу концепции. Полностью понимая озабоченность многих государств вопросом порогового значения *de minimis*, группа соавторов, стремясь решить эту проблему, также предложила пороговое значение в один процент от суммарного значения КТК, выполненных международной гражданской авиацией. Заявив, что предложение председателя по пороговому значению *de minimis* было слишком сложным, делегат Индии подчеркнул, что всем делегатам невозможно было бы с ним согласиться, не оценив предварительно его последствий для их государств. По этой причине необходимо более простое решение. Он подчеркнул, что, рассматривая предложение председателя, делегатам следует помнить о необходимости уважения положений Чикагской конвенции и подумать о том, хотели бы они, чтобы Ассамблея приняла нечто такое, что, с его точки зрения, привело бы к нарушению принципа мультилатерализма и узаконило бы односторонний подход. Делегат Индии заявил, что он не считает это решение перспективным.

11. Делегаты Ирана (Исламской Республики), Колумбии, Объединенной Республики Танзании и Бангладеш заявили, что разделяют обеспокоенность, высказанную делегатами Российской Федерации, Аргентины и Индии.

12. В ходе последовавшего за этим обсуждения делегаты Гватемалы, Саудовской Аравии, Ирана (Исламской Республики), Колумбии, Китая, Кубы, Бразилии, Пакистана, Нигерии, Перу, Никарагуа, Корейской Народно-Демократической Республики, Бахрейна, Египта, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Уганды, Южной Африки, Мальдив, Марокко, Боливии (Многонационального Государства), Судана, Объединенной Республики Танзании, Бангладеш, Демократической Республики Конго, Кирибати, Барбадоса и Сингапура поддержали поправки, предложенные в документе WP/425.

13. Таким образом, делегаты Саудовской Аравии, Ирана (Исламской Республики), Колумбии, Пакистана, Перу, Бахрейна, Египта, Мальдив и Объединенной Республики Танзании еще раз подтвердили свою позицию против одностороннего применения РМ каким-либо государством или группой государств. Делегаты Бахрейна и Египта в этой связи отметили возможное негативное влияние односторонних РМ на деятельность авиакомпаний развивающихся государств. Делегаты Саудовской Аравии, Кубы, Перу, Уганды, Марокко и Объединенной Республики Танзании подчеркнули, что предложенный председателем проект резолюции 17/2 (WP/378) не решает вопросов, вызывающих обеспокоенность развивающихся государств. Делегат Перу в дополнение к этому отметила, что она не готова принять предложенный председателем пункт 16 с), касающийся порогового значения *de minimis* для применения РМ, так как сначала необходимо оценить потенциальное влияние этого положения на ее государство.

14. Обратив внимание на материалы проекта доклада, содержащегося в документе WP/378, делегат Китая предложил поместить перед пунктом 17.3.42 подраздел "Обсуждение", посвященный рассмотрению Комитетом документа WP/34, а также пересмотреть пункт 17.3.44 таким образом, чтобы он отражал тот факт, что ряд государств предложили перенести на более раннюю дату создание рабочей группы по данной теме. Он также предложил внести поправки в проект доклада, чтобы в нем нашло отражение его собственное более раннее заявление (EX/4), касающееся различных вопросов, рассматриваемых в проекте резолюции 17/2, в частности, амбициозной мировой цели углеродно-нейтрального прироста (CNG) с 2020 года, национальных РМ и глобальной системы РМ, принципа общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) и принципа особых обстоятельств и соответствующих возможностей (SCRC) развивающихся государств, а также предоставления финансовых ресурсов, передачи технологий и наращивания потенциала. Делегат Кубы поддержал предлагаемые изменения к документу WP/378.

15. Ссылаясь на предложенный пункт 16 1) в документе WP/425, делегат Мексики подчеркнул, что государства имеют суверенное право применять РМ в своем национальном воздушном пространстве согласно статье 1 (Суверенитет) Чикагской конвенции. Основываясь на комментариях к вводу абзаца статьи 16 предложенного председателем проекта резолюции 17/2 (WP/378), он обратил особое внимание на то, что в ИКАО давно существует практика признания групп государств, которым другие государства делегируют полномочия в области обеспечения авиационной безопасности. Ассамблея всегда поддерживала подобные объединения, т. к. они помогают повышать уровень авиационной безопасности. Поддерживая предложение председателя в принципе, делегат Мексики отметил, что он, тем не менее, не возражает против включения дополнительных элементов в текст документа WP/425 с целью решить вопросы, вызывающие обеспокоенность группы соавторов и других государств.

16. Говоря от лица Европейского союза (ЕС) и его стран-членов, а также других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА), делегат Литвы выразил обеспокоенность относительно того, что предложенный председателем проект резолюции 17/2 оказался во многих отношениях не тем, на что рассчитывали европейские государства. С другой стороны, положительным фактом стало то, что его предложение было представлено в виде пакета. Европейские государства будут готовы принять предложенный председателем компромисс, только в

том случае, если каждый элемент этого компромисса сохранится как часть пакета; и если этот вариант будет принят большим количеством делегатов, чем количество принявших текст, предложенный Советом (WP/34).

17. Делегат Бразилии подтвердил свою поддержку не только документу WP/425, но и WP/426, представленному Аргентиной, Бразилией, Китаем, Кубой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой, в котором в соответствии с принципами CBDR и SCRC развивающихся государств было предложено добавить новый пункт р) в руководящие принципы разработки и внедрения РМ для международной авиации, приложенные к проекту резолюции 17/2.

18. Делегаты Пакистана, Египта, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Южной Африки, Мальдив и Афганистана также поддержали документ WP/426.

19. Рассмотрев документ, делегат Объединенных Арабских Эмиратов высказал мнение о том, что компромисса можно достичь путем внесения в проект резолюции 17/2 пункта 15 резолюции А37-19 Ассамблеи, касающегося порогового значения *de minimis* в один процент от суммарного значения КТК, выполненных международной гражданской авиацией, а также путем изменения предложения о новом пункте р) в руководящих принципах разработки и внедрения РМ для международной авиации, прилагаемых к проекту резолюции 17/2 (WP/426), с тем чтобы там также имелась ссылка на принцип недопущения дискриминации. Делегат Катара заявил, что разделяет его мнение.

20. Отметив, что изменение климата представляет собой реальную и серьезную проблему, касающуюся всех людей – граждан планеты, делегат Пакистана подчеркнул, что население Земли несет общую ответственность за ее решение. Напомнив, тем не менее, о том, что насущная проблема накопленного загрязнения окружающей среды появилась в основном благодаря развитым государствам в процессе аккумуляирования ими достижений технического прогресса, он подчеркнул, что доля развивающихся государств в этой проблеме намного меньше. Таким образом, общая ответственность всех государств за решение проблем экологии требует дифференцированного подхода в зависимости от исторических долей загрязнения, уровня развития, финансовых ресурсов и т. д. В этом контексте делегат Пакистана отметил, что на текущий момент доля эмиссии международной авиации составляет менее 2 процентов от общего объема эмиссии CO<sub>2</sub>. Обратив внимание на наличие других элементов корзины мер, имеющих равную с РМ важность, он привел в качестве примера, в частности, повышение топливной эффективности, эксплуатационные меры и устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации. Делегат Пакистана утверждал, что сосредоточить внимание на глобальной системе РМ будет невыгодно для международной гражданской авиации, так как это может привести к нарушению рыночного равновесия и, соответственно, оказать негативное влияние на авиационную отрасль развивающихся государств. Отметив, что его государство являлось соавтором документов WP/424-/427, он указал на необходимость соблюдения принципов государственного суверенитета, мультилатерализма и взаимных договоренностей при решении мировой проблемы изменения климата. Выступая против концепции "государства или группы государств" (или "государств вместе или по отдельности"), используемой в предложенном председателем проекте резолюции 17/2 (WP/378), делегат Пакистана заявил, что она не соответствует Чикагской конвенции и может создать нежелательный для Ассамблеи ИКАО прецедент. Отвергая, таким образом, пункт 16 предложенного председателем текста, он сообщил, что поддержит только такое решение, которое соответствует Чикагской конвенции.

21. Выражая свою неудовлетворенность пунктом 16 с) предложенного председателем проекта резолюции 17/2, делегат Нигерии отметил, что он остается верным позиции, выраженной 54 африканскими государствами во время консультаций и отраженной в документе WP/425.

Утверждая, что приведенные в пункте 16 с) пороговые значения *de minimis* не обоснованы и не приемлемы, он заявил о своей поддержке предложения о пороговом значении в один процент от суммарного значения КТК, выполненных международной гражданской авиацией, содержащегося в пункте 15 резолюции А37-19 Ассамблеи и представленной в пункте 18 первоначального проекта текста резолюции 17/2 и в пункте 16 2) документа WP/425.

22. Делегат Франции заявил, что полностью поддерживает выбранный председателем метод проведения консультаций с делегациями и дух их проведения. Он напомнил, что предложение председателя (WP/378) представляет собой пакет решений, которые будут направлять дальнейшие действия ИКАО в области международной авиации и изменения климата, содержащий необходимые элементы для определения и внедрения глобальной системы РМ и определения рамок РМ, которые государства смогут использовать до задействования системы. Делегат Франции заверил присутствующих, что в Чикагской конвенции отсутствуют положения, препятствующие государству принимать какие-либо меры в пределах своего национального воздушного пространства или препятствующие государствам объединяться для координации таких мер. По этой причине он не мог принять никаких предложенных изменений к проекту резолюции 17/2, идущих вразрез с этим принципом. Говоря о предложении (WP/426), касающемся добавления нового пункта р) в соответствии с принципами CBDR и SCRC развивающихся государств в руководящие принципы разработки и внедрения РМ для международной авиации в виде приложения к резолюции, он заявил, что, по его мнению, это сильно усложнит процесс и будет идти вразрез с концепцией глобальной системы РМ. Исходя из вышеуказанных причин, делегат Франции сообщил о своем предпочтении строить дальнейшую работу на основе текста (WP/378), предложенного председателем.

23. Поддержав замечания, высказанные делегатом Литвы, делегат Соединенного Королевства отметил, что значительные успехи в работе над полной корзиной мер с момента последней сессии Ассамблеи были отражены в проекте резолюции 17/2, содержащейся в документе WP/378. Полностью поддерживая консультативный процесс, начатый председателем, он заявил, что предложенный последним текст отличается в лучшую сторону от текста, предложенного Советом и содержащегося в WP/34. Исходя из этого, делегат Соединенного Королевства также был готов продолжать обсуждения на уровне Комитета, основываясь на предложении председателя (WP/378), которое должно рассматриваться в качестве пакета, отражающего все компромиссные решения всех сторон. Он подчеркнул необходимость осознания того, что для ИКАО это был исторический момент, и выработки соглашения до завершения сессии Ассамблеи, с тем чтобы международная авиация сыграла свою роль в борьбе за ограничение глобального изменения климата. Подчеркнув, что глобальная система РМ необходима для достижения целей ИКАО, делегат Соединенного Королевства отметил, что с этим согласна даже авиационная отрасль. Поэтому он полностью поддержал пункты проекта резолюции 17/2, определяющие программу работы до следующей сессии Ассамблеи в 2016 году.

24. Отметив, что научные данные указывают на то, что эмиссия должна достичь своего пика до 2020 года, делегат Соединенного Королевства подчеркнул, что, по мнению Европы, государства, желающие принять заблаговременные меры, могли бы внедрить наиболее экономически эффективные меры по снижению эмиссии, в том числе РМ. Европа также придерживается мнения, что для большей эффективности и более широкого охвата проблемы эмиссии CO<sub>2</sub> следует поощрять региональные меры или меры, принимаемые группами государств. Намеченная структура РМ должна способствовать этому. Делегат Соединенного Королевства особо подчеркнул, что ИКАО всегда поощряла региональное сотрудничество во многих других областях, в том числе в сфере авиационной безопасности. Он также обратил внимание на то, что действия на уровне регионов позволяют гармонизировать политику разных государств, что приводит к использованию более всеобъемлющих подходов и снижению административной нагрузки на эксплуатантов, что соответствует принципам РМ, согласованным на предыдущей Ассамблее в резолюции А37-19. Европа, тем не менее, полностью отдает себе отчет в том, что не все государства готовы к принятию заблаговременных мер, и, пока не

была создана глобальная система РМ, следует учитывать SCRC, например, с помощью положения о пороговом значении *de minimis*. Делегат Соединенного Королевства подчеркнул важность продолжения совместной конструктивной работы для достижения наилучшего возможного компромисса.

25. Делегат Дании заявил о своей поддержке замечаний, сделанных делегатами Мексики, Литвы, Франции и Соединенного Королевства, а также консультационного процесса, проводимого председателем для достижения согласия по глобальной системе РМ. С самого начала работы Ассамблеи была проведена большая работа, и необходимо продолжать стремиться к достижению согласия в духе поиска компромисса. Обратив особое внимание на то, что подобное согласие и компромисс должны рассматриваться в комплексе, делегат Дании подчеркнул необходимость продолжения диалога по всем вопросам, включая самые проблемные области. По этой причине он отдал предпочтение проекту текста резолюции 17/2 (WP/378), представленному председателем.

26. Говоря о предложениях, сформулированных в документе WP/425, делегат Дании отметил, что изменение климата является серьезной проблемой и что авиационной отрасли, как и другим отраслям, необходимо начать снижать уровень эмиссии, если она действительно серьезно относится к достижению глобально согласованных целей по ограничению роста средней мировой температуры. Таким образом, требуется, чтобы ИКАО признала права и обязанности государств в рамках статьи 1 (Суверенитет) Чикагской конвенции в части, касающейся возможности принимать меры по снижению авиационной эмиссии. Европейские государства уже приняли комплекс мер и намереваются продолжать вносить свой вклад в заблаговременные действия по снижению негативного влияния авиационной эмиссии на климат. Подтверждая важность демонстрации ИКАО своей способности эффективно регулировать деятельность авиационной отрасли, делегат Дании подчеркнул, что эту возможность упускать нельзя.

27. Делегат Корейской Народно-Демократической Республики выразил свое одобрение большой работе, проведенной Секретариатом ИКАО для продвижения стратегии и инициатив международной гражданской авиации, направленных на разрешение проблемы ее воздействия на климат. Полностью поддерживая предложенные поправки к проекту резолюции 17/2, представленные в документе WP/425, он подчеркнул необходимость пересмотра Советом порогового значения *de minimis*, как было предусмотрено в предложенном новом пункте 16 *bis*.

28. Делегат Португалии присоединился к делегатам Литвы, Франции, Соединенного Королевства, Дании и других государств, поддержавшим комплексное предложение председателя, в духе достижения компромисса и следования единому пути для достижения главной цели настоящей Ассамблеи в области международной авиации и изменения климата.

29. Делегат Бельгии поддержал замечания, высказанные, в частности, делегатами Мексики, Литвы, Франции и Соединенного Королевства. Он подчеркнул, что, хотя пересмотренный текст резолюции 17/2, содержащийся в документе WP/378, не во всем соответствует его ожиданиям, при рассмотрении его как части комплексного решения он готов работать с предложенным текстом и продолжать участвовать в дискуссиях Комитета. Отмечая, что он не может принять поправки к резолюции 17/2, предложенные соавторами документов WP/424, /425, /426 и /427, делегат Бельгии подчеркнул, что он поддерживает их разработку в рамках, позволяющих государствам, при наличии такого стремления, принимать меры по ограничению эмиссии от своей авиации. Подчеркнув необходимость понимать концепцию мультилатерализма во всей полноте, он задал вопрос, были ли определены в этих рамках принципы, которым должны соответствовать меры. Делегат Бельгии утверждал, что требование о взаимном согласии несовместимо с этими рамками, так как они, по своей сути, определяют условия и принципы, которым должны соответствовать меры. Кроме того, как уже отметил делегат Франции, требование о достижении взаимного согласия может идти вразрез с принципом суверенитета государств над своим воздушным пространством.

30. Поддержав замечания делегата Дании, делегат Италии заявил, что комплексное решение, не признающее права государств принимать меры по снижению своей авиационной эмиссии в пределах своего национального воздушного пространства до внедрения глобальной системы РМ, не может являться настоящим сигналом для проведения целенаправленной политики ограничения изменения климата в мировом масштабе. Это серьезная задача, требующая принятия взвешенного решения. Отметив, что предложенный председателем проект текста резолюции 17/2 должен для получения широкой поддержки рассматриваться в комплексе, делегат Италии заявил о своем несогласии с альтернативными предложениями, содержащимися в документах WP/424–WP/427, так как они не соответствуют такому подходу. В этой связи он отметил, что предложение, содержащееся в документе WP/425, нарушает баланс, достигнутый в документе WP/378, за счет исключения ссылок на соответствующее право государств.

31. Делегат Германии поддержал замечания, высказанные делегатами Мексики, Литвы, Франции, Соединенного Королевства и других стран – членов ЕС. Он отметил, что для его государства экологические вопросы, в особенности касающиеся изменения климата, очень важны. Повторив ранее высказанную идею о том, что ИКАО необходимо продемонстрировать свое лидерство в решении проблем международной авиации и изменения климата, делегат Германии подчеркнул необходимость использования комплексного подхода. Напомнив, что технические и эксплуатационные меры, а также устойчиво производимые виды альтернативного авиационного топлива уже были определены как важные элементы такого подхода, он подчеркнул, что для ликвидации пробелов и успешного достижения целей по снижению эмиссии CO<sub>2</sub> корзину мер необходимо дополнить РМ. Утверждая, что РМ являются наиболее экономичным путем достижения необходимых уровней снижения эмиссии, делегат Германии напомнил, что многие делегаты поддержали эту концепцию в ходе предыдущих обсуждений (EX/4). Подчеркнув, что этой возможностью следует воспользоваться и дополнить набор мер по снижению эмиссии CO<sub>2</sub>, принимаемых государствами в соответствии с их национальными планами действий, он заявил, что его государство считает использование РМ важной частью своих мероприятий по снижению эмиссии CO<sub>2</sub>, пока не введена глобальная система РМ. Подчеркнув, что его государство не собирается внедрять РМ так, чтобы это привело к нарушению рыночного равновесия, делегат Германии заявил, что, по мнению его государства, использование РМ вполне законно, поэтому было бы желательно, чтобы ИКАО определила рамки этой деятельности.

32. Подтвердив, что предложенный председателем проект резолюции 17/2 (WP/378) является хорошей основой для компромисса и пакетным решением, который он готов принять при условии сохранения всех его элементов, делегат Германии отметил, что в этом проекте описаны меры, которые должны рекомендоваться ИКАО и которые могут приниматься государствами для сокращения авиационной эмиссии CO<sub>2</sub> на национальной или региональной основе. По его мнению, в проекте отражены различные вопросы, вызывающие озабоченность государств, и отражены освобождения для тех государств, чья доля в деятельности международной авиации очень мала, и такую концепцию он в целом поддерживает. Повторив, что предложенный председателем текст является, таким образом, основой для компромисса, делегат Германии подчеркнул, что это грандиозное достижение не следует подвергать риску путем введения совершенно новых элементов, как это было сделано. Дополнительно отметив, что прошлые дискуссии повторять не стоит, он заявил, что документы WP/424–WP/427 не вписываются в подход, обозначенный председателем во вступительных замечаниях по пункту 17 повестки дня, когда он отметил, что существуют резко расходящиеся точки зрения, которые очень тяжело объединить. Исходя из вышеуказанных причин, делегат Германии поддержал набор мер, предложенный председателем в WP/378, и в особенности пункт 16 проекта резолюции 17/2.

33. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) напомнила, что одной из основных задач ИКАО является обеспечение устойчивого развития воздушного транспорта. Обратив внимание на различие позиций разных государств и регионов, она подтвердила необходимость принятия во

внимание их индивидуальных обстоятельств при подготовке окончательного варианта резолюции 17/2. Заявив о своей поддержке тех поправок к резолюции, которые были предложены в документах WP/424, /425 и /426, делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) попросила включить ее государство в число соавторов этих документов. Признавая деятельность и важную роль ИКАО в области международной авиации и изменения климата, она подчеркнула, что Венесуэла (Боливарианская Республика) продолжит работу над достижением сбалансированного консенсуса, способствующего устойчивому развитию воздушного транспорта.

34. Принимавший активное участие в консультациях делегат Уганды заявил, что осознает тот факт, что пункт 16 с) предложенного председателем проекта резолюции 17/2, устанавливающий пороговые значения *de minimis*, являлся попыткой решить вопросы, вызывающие озабоченность развивающихся государств. Заявив, что в удовлетворительной степени они решены не были по причинам, о которых он уже говорил в ходе консультационного процесса, он выразил свою поддержку поправкам, предложенным к документу WP/425 и снимающим эту обеспокоенность. Он также выразил надежду на то, что эти поправки будут приняты, и тем самым вопросы, вызывающие озабоченность развивающихся государств, особенно государств с очень низким уровнем активности международной гражданской авиации, будут учтены в окончательном варианте резолюции 17/2.

35. Подтвердив свою поддержку документам WP/425 и WP/426, соавтором которых выступало ее государство, делегат Южной Африки подчеркнула важность того, чтобы Ассамблея руководствовалась Рамочной конвенцией ООН об изменении климата (РКИК ООН) и ее принципами при решении вопросов, касающихся изменения климата, в частности, принципов CBDR и соответствующих возможностей, равенства, устойчивого развития и экологической целостности. Призвав следовать этим принципам, она напомнила, что именно на этом фоне соавторы документа WP/426 предложили добавить новый пункт р), содержащий оговорку о том, что для развивающихся государств РМ должны учитывать принципы CBDR и SCRC. Утверждая, что формулировка пункт 16 документа WP/378, слишком сложна, делегат Южной Африки предложила заменить ее более простой, используемой в пунктах 16 и 16 *bis* документа WP/425. Заявив, что компромисс будет выгоден всем, она подчеркнула, что указанные два пункта поощряют конструктивное сотрудничество до внедрения РМ и сохранение принципа *de minimis*, оговоренного в резолюции А37-19 Ассамблеи. Отметив, что пороговое значение в один процент, предложенное в документе WP/425, стало причиной возникновения ряда вопросов, делегат Южной Африки подчеркнула, что пересмотр Советом этого документа, предложенный в пункт 16 *bis*, поможет 39-й сессии Ассамблеи установить надлежащее пороговое значение в 2016 году.

36. Обратив внимание на тот факт, что его государство больше других пострадает от глобального изменения климата, делегат Мальдив подчеркнул, что в случае принятия существующий текст проекта резолюции 17/2 (WP/378) окажет негативное влияние на его страну, единственным ресурсом которой является туризм. Он заявил о том, что это может привести к экономическому краху его государства еще до того, как оно исчезнет географически из-за повышения уровня мирового океана. Обратив внимание на то, что решения, затрагивающие его государство, были в одностороннем порядке приняты другими государствами или группами государств, делегат Мальдив заявил, что это равносильно ситуации, в которой его государству говорят о том, что они знают, что для него будет лучше. Он поставил под сомнение необходимость ссылки в резолюции 17/2 на право государств принимать меры в своем национальном воздушном пространстве, поскольку, как уже отмечали выступавшие до него, это право уже предусмотрено Чикагской конвенцией. Если они хотят предпринимать такие меры, они имеют на это полное право. Вместе с тем делегат Мальдив также заявил, что положив руку на сердце он не может поверить в то, что такая многосторонняя организация, как ИКАО, позволит государству или группе государств принимать односторонние решения. По этой причине он поддержал поправки к проекту резолюции 17/2, представленные в WP/425. Делегат

Мальдив также поддержал включение в приложение к резолюции нового пункта р), касающегося принципов CBDR и SCRC для развивающихся государств, предложенного в WP/426.

37. Заявив, что принцип CBDR не должен обсуждаться на форуме ИКАО, делегат Соединенных Штатов Америки напомнил, что эта концепция была определена в рамках РКИК ООН. Он подчеркнул, что в ИКАО ключевым является принцип недискриминации и равных и справедливых возможностей (т. е. предупреждение нарушения рыночного равновесия). Отметив, что авиакомпании некоторых развивающихся стран находятся в числе самых лучших, сильных, богатых и наиболее конкурентоспособных во всем мире, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что для Ассамблеи была разработана иная, но связанная с этим принципом концепция SCRC в качестве средства признания различных обстоятельств и соответствующих возможностей государств в контексте ИКАО. Признавая уместность такого средства, он тем не менее заявил о том, что принцип CBDR и любое резкое разделение на развитые и развивающиеся государства как таковые не соответствуют положениям Чикагской конвенции и, следовательно, в ИКАО им нет места.

38. Напомнив о заявлении общего характера, сделанном министром транспорта Соединенных Штатов Америки на втором пленарном заседании (P/2) 24 сентября 2013 года, делегат Соединенных Штатов Америки подтвердил, что его государство твердо придерживается курса на устранение негативных последствий изменения климата и на интенсивную деятельность в рамках ИКАО по выработке глобального подхода к решению проблемы изменения климата. В этой связи он поддержал многие аспекты предложенного председателем проекта резолюции 17/2 (WP/378), но не весь проект целиком. Делегат Соединенных Штатов Америки обратил внимание на тот важный факт, что данная резолюция демонстрирует приверженность ИКАО устранению негативных последствий изменения климата, обусловленных деятельностью международной авиации. В частности, по предложению председателя Ассамблея ИКАО примет решение о разработке глобальной системы РМ для международной авиации, что является знаковым достижением для ИКАО. Это важное решение было всецело поддержано Соединенными Штатами Америки, их авиационной отраслью и заинтересованными сторонами из числа неправительственных организаций (НПО).

39. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что, учитывая проблемный характер этого вопроса, имеется ряд аспектов предложенного председателем проекта текста резолюции 17/2, требующих компромиссов и не дающих идеальных конечных результатов ни для одной из сторон. В этом отношении он отметил, что несомненно ряд положений далек от идеала. Раскрывая свою точку зрения на некоторые из этих положений, делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что в отношении пункта 16 его государство считает, что резолюция 17/2 не одобряет и не санкционирует какие-либо конкретные РМ, а также не является рекомендацией для государств о разработке и внедрении РМ для международной авиации. Говоря о пункте 16 b), в котором государствам рекомендуется проводить консультации и переговоры при внедрении любых РМ для международной авиации, а в случае охвата РМ пролетов или полетов за пределами национального воздушного пространства, искать общего согласия государств, делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что с точки зрения его государства это означает необходимость достижения взаимной договоренности между государством вылета, государством прилета и государством регистрации эксплуатанта воздушного судна. Кроме того, в контексте пункта 16 b) Соединенные Штаты Америки под "национальным воздушным пространством" понимают суверенное воздушное пространство, не выходящее за пределы 12 м. миль территориальных вод и не включающее воздушное пространство над открытым морем. Делегат Соединенных Штатов Америки также отметил, что соблюдение РМ будет предусматривать применение руководящих принципов, упомянутых в пункте 16 а) и перечисленных в приложении к проекту резолюции 17/2, в том числе, в частности, принципа минимизации нарушения рыночного равновесия и уровня участия других государств.



40. Говоря о пункте 16 с), делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что, хотя его государство в принципе поддерживает концепцию пороговых значений *de minimis*, серьезные вопросы у него вызывает положение о *de minimis* в тексте, предложенном председателем (WP/378). Хотя подход на основе скользящей шкалы более приемлем, чем положение в документе WP/34, Соединенные Штаты Америки не считают 4,7 млрд КТК подходящим начальным пороговым значением, а также не согласны с тем, что пороговое значение должно быть основано на деятельности международной авиации государств, а не отдельных эксплуатантов. Соединенные Штаты Америки считают этот критерий не соответствующим принципу ИКАО о недискриминации и равных и справедливых возможностях, а также курсу Организации на предупреждение нарушения рыночного равновесия. Для Соединенных Штатов Америки такой подход был бы основанием для серьезного беспокойства (в части, касающейся национальных и региональных РМ), хотя они довольны тем, что такой подход не является и не рассматривается в качестве основы для разработки любой глобальной системы РМ.

41. Подтвердив свою поддержку документу WP/425, соавтором которого являлось его государство, делегат Гватемалы сообщил, что он также поддержит любые дополнения к нему, которые сочтут нужными большинство делегатов. Он порекомендовал включить в предложенный председателем текст (WP/378) предлагаемые поправки к проекту резолюции 17/2, приведенные в WP/425.

42. Действуя в духе прагматизма и поиска компромисса, делегат Сингапура согласился работать на основе документов WP/378 и WP/425. Он подчеркнул необходимость создания прозрачного, всеобъемлющего и управляемого процесса сближения мнений относительно проекта резолюции 17/2 и достижения договоренности.

43. Делегат Судана заявил, что ИКАО является единственной площадкой для обсуждения, позволяющей всем государствам совместно работать над поиском решений проблем международной авиации и изменения климата. Выразив свою озабоченность по поводу предложенного председателем пункта 16 с) (WP/378), он заявил о своей поддержке документа WP/425, а также замечаний делегатов, в частности, Нигерии, Уганды, Саудовской Аравии, Мальдив и Марокко.

44. Делегат Объединенной Республики Танзании заявил, что разделяет взгляды, высказанные, в частности, делегатами Нигерии, Уганды и Южной Африки.

45. Отметив, что ИКАО как лидер авиационной отрасли обязана выполнять сложную роль в деле охраны окружающей среды, делегат Бангладеш подчеркнул важность совместной работы государств-членов ИКАО, как развивающихся, так и развитых, для достижения консенсуса.

46. Напомнив, что изменение климата является очень непростой и многогранной проблемой, делегат Афганистана подчеркнула, что развивающимся государствам необходимо практическое решение вопроса глобальной системы РМ, надлежащим образом снимающее их обеспокоенность и тем самым позволяющее обеспечить надлежащее внедрение. В этой связи она заявила о поддержке внесения нового пункта р) о принципах CBDR и SCRC для развивающихся государств в перечень руководящих принципов, приводимых в приложении к проекту резолюции 17/2, как предложено в документе WP/426.

47. Делегат Демократической Республики Конго выразил свою благодарность Президенту Совета и Генеральному секретарю за их заслуживающие похвалы усилия по оказании помощи государствам во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО с целью обеспечения безопасного, упорядоченного и эффективного развития международной гражданской авиации. Он подчеркнул, что переработанный председателем проект текста резолюции 17/2 (WP/378) явно продемонстрировал заинтересованность в том, чтобы все государства внедрили предложенные

новые меры для значительного снижения авиационной эмиссии с целью охраны окружающей среды. Отметив, однако, что относительно его предложения мнения в некоторой степени расходятся, делегат Демократической Республики Конго предложил, что для достижения консенсуса в текст следует внести положение о пороговом значении *de minimis* в один процент от суммарного значения КТК, выполненных международной гражданской авиацией, предложенное в документе WP/425 и получившее поддержку государств – членов Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА) и других государств.

48. Одобрив это предложение, делегат Кирибати заявил, что итоговый текст проекта резолюции 17/2 внесет значительный вклад в разработку глобальной системы РМ. Отметив, что изменение климата в его регионе уже чувствуется, он подчеркнул, что расположенные в низинах аэропорты в центральном районе Тихого океана, подобно аэропортам в районе Индийского океана/Аравийского моря (например, на Мальдивах), могут исчезнуть под водой, и это произойдет скорее рано, чем поздно. Отметив значительные последствия изменения климата для его страны, делегат Кирибати упомянул, что недавно повышение уровня мирового океана привело к разрушению части взлетно-посадочной полосы в одном из главных аэропортов его страны. Он выразил признательность Всемирному банку (ВБ) за предоставление средств на создание защитной волноотбойной стены.

49. Напомнив о том, что основой экономики его государства и других малых островных развивающихся государств является туризм, делегат Барбадоса подчеркнул, что они уже испытали на себе негативное влияние глобального потепления и применения РМ развитыми государствами на туристическую продукцию. В целом, поддерживая предложенный председателем проект резолюции 17/2 (WP/378), он вместе с другими государствами также поддержал поправки к ней, предложенные в документе WP/425. Он особо подчеркнул, что применение любых существующих РМ должно быть прекращено, как только начнется внедрение намеченной глобальной системы РМ.

50. В целом приветствуя прогресс, достигнутый в процессе консультаций, наблюдатель от Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) поставил три технических вопроса, касающихся последствий пункта 16 b) проекта резолюции 17/2 (WP/378), предложенного председателем. По мнению ИАТА, если два государства договорились о том, что их перевозчики будут включены в РМ, а после этого начали применять эти РМ к перевозчикам других государств, то отказ каких-либо других государств может привести к нарушению конкурентной среды на одном и том же маршруте между этими государствами. Задавая вопрос о том, так ли это будет на самом деле, он подчеркнул, что в первую очередь авиационную отрасль интересует обеспечение экологической целостности, а во-вторых – наличие однородной конкурентной среды, при отсутствии или минимальной степени искажения условий конкуренции.

51. ИАТА также считала, что при отсутствии комплексного внедрения РМ во всех или в ряде государств – участников договора возникает риск перевода рейсов с маршрутов, охватываемых РМ, на альтернативные маршруты, на которые они не распространяются, с целью максимального снижения возможных издержек. Наблюдатель от ИАТА задал вопрос, так ли это.

52. У ИАТА создалось впечатление о том, что два государства по обоюдному согласию могут включать в область действия своих РМ маршруты и/или участки маршрутов полетов, находящиеся за пределами их воздушного пространства. Отметив, что сюда могли бы быть включены и полеты, полностью выполняемые в воздушном пространстве третьего государства, и полеты в международном воздушном пространстве, даже в том случае, когда они выполняются иностранными перевозчиками, наблюдатель от ИАТА задал вопрос, соответствует ли это принципам Чикагской конвенции. Он попросил, чтобы его вопросы были рассмотрены в ходе дальнейших обсуждений Комитета.

53. Подводя итог дискуссии, председатель отметил, что Исполнительный комитет не разделился на два лагеря, так как документы WP/378 и WP/425 имеют общие элементы. Подтвердив, что его задачей являлось сближение разных точек зрения, он сказал, что в документе WP/425 предлагается новый текст для пункта 16 исходного проекта резолюции 17/2 (WP/34), некоторые элементы которого могли бы быть включены в предложенный им текст (WP/378), в особенности положение об использовании одного процента от суммарного значения КТК, выполняемых международной гражданской авиацией, в качестве порогового значения *de minimis* на ближайшие три года [см. пункт 16 2) документа WP/425]. По мнению председателя, Комитет мог бы принять это пороговое значение в качестве компромисса. Кроме того, Совет можно было бы попросить или даже делегировать ему полномочия провести переоценку порогового значения *de minimis* с целью его уточнения, в соответствии с пунктом 16 *bis*, предложенным в документе WP/425. В случае выработки более эффективного решения Совет мог бы представить его на рассмотрение на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году. Обратив внимание на то, что в документе WP/425 также было предложено исключить пункты 17, 18 и 19 первоначального проекта резолюции 17/2 (WP/34), председатель подчеркнул, что это пункты не были включены в предложенный им текст. Таким образом, единственным моментом, по которому позиции пока не сблизились, является положение пункта 16 b) о возможности государств устанавливать РМ в пределах своего национального воздушного пространства или вне его (при определенных условиях). Отметив, что мнения относительно того, что можно делать и как, пока расходятся, председатель сообщил, что в свете прошедшей дискуссии он подготовит пересмотренный проект текста и представит его на рассмотрение Комитета на следующем заседании.

54. Заявив о том, что пункт 19 не был исключен из предложенного председателем текста в WP/378, делегат Индии подчеркнул, что он был частично отражен во вводном абзаце пункта 16. Напомнив, что его государство выступило соавтором документа WP/425, он выразил удовлетворение поддержкой, заявленной многими делегатами в отношении предложенных там поправок, в особенности пунктов 16 1) и 2). Обратив особое внимание на тот факт, что предложение председателя о простом включении некоторых элементов документа WP/425 в WP/378 не решает проблемы, вызывающие озабоченность соавторов, делегат Индии заявил, что если Комитет завершил обсуждение документа WP/425, то, в соответствии с правилом 46 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600), он официально внесет предложение о проведении голосования по поправкам к проекту резолюции 17/2, предложенным в этом документе. Делегат Китая, государство которого также выступало соавтором документа WP/425, заявил о своей поддержке этого предложения.

55. Председатель отметил, что, хотя он не имеет возражений, Исполнительный комитет еще не закончил своего обсуждения документа WP/425. В связи с ограниченностью времени он предложил, а Исполнительный комитет согласился продолжить рассмотрение этого вопроса на следующем заседании.

56. Заседание закрылось в 12:00.



**Протокол девятого заседания**  
(Четверг, 3 октября 2013 года, 09:00)

**ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ**

1. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды
- Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию  
(Раздел об изменении климата)
  - Документ, представленный Аргентиной, Бразилией, Гватемалой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Китаем, Кубой, Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой
  - Документ, представленный Аргентиной, Бразилией, Гватемалой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Китаем, Кубой, Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой
  - Документ, представленный Аргентиной, Бразилией, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Китаем, Кубой, Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой
  - Документ, представленный Аргентиной, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Китаем, Кубой, Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой
  - Документ, представленный Аргентиной, Бразилией, Гватемалой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Китаем, Кубой, Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой

**КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды**  
(Раздел об изменении климата)

**Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию**

1. По данному пункту повестки дня Исполнительный комитет продолжил (EX/7 и EX/8) рассмотрение документа WP/378, а также связанных с ним документов WP/424, /425, /426, /427 и /432.
2. Председатель Исполнительного комитета напомнил, что во время предыдущего заседания два делегата потребовали вынести на голосование приведенные в документе WP/425 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*) поправки к проекту текста резолюции 17/2, приложенному к документу WP/34, представленному Советом ИКАО и включенному в документ WP/378. Хотя он не имел возражений против такого голосования, предусмотренного Постоянными правилами процедуры Ассамблеи (Дос 7600), он хотел дать возможность выступить другим делегатам, просившим слова. Во время заседания председатель также отметил, что в связи с дискуссией он, возможно, предложит поправки к упомянутому проекту резолюции, однако впоследствии он понял, что это не требовалось.

3. Делегат Малайзии отметил, что его государство высоко оценило работу Совета и его Президента, информация о которой приводится в документе WP/34, по снижению влияния авиации на изменение климата в плане ограничения или снижения эмиссии CO<sub>2</sub> посредством внедрения комплекса мер, включающих в себя разработку и внедрение экологических технологий и эксплуатационных мер, использование устойчиво производимых альтернативных видов топлива и рыночных мер (PM). Малайзия хотела подтвердить свою позицию в поддержку решения, касающегося глобальных рамок PM, при условии создания приемлемой глобальной системы и механизма PM, не являющихся дискриминационными и не вызывающих нарушения рыночного равновесия.
4. Обращая внимание на измененный пункт 16 с) проекта текста резолюции 17/2, представленный в документе WP/378 и касающийся порогового значения *de minimis* при применении PM, делегат Малайзии подчеркнул, что была достигнута договоренность о поддержании непрерывного диалога для достижения наилучшего компромисса по этому вопросу с учетом принципа особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств (SCRC). Его государство выступило за продолжение процесса улучшения формулировки этого положения и поиска способа наилучшим образом изменить соответствующий пункт 17 с целью уточнить формулировку пункта 16 с) и таким образом обеспечить достижение цели устойчивого развития воздушного транспорта. Малайзия также пожелала изучить возможность того, что поправки, предложенные в документе WP/425, являются наилучшим следующим вариантом для создания приемлемой глобальной системы PM.
5. Соглашаясь с необходимостью учета особых обстоятельств и соответствующих возможностей государств, в особенности развивающихся государств, делегат Уругвая заявил, что это не является дискриминационным подходом. Он подчеркнул важность предоставления государствам равных возможностей и равного обращения.
6. Выражая высокую оценку его государством проведенной большой работы по достижению соглашения по очень спорным вопросам, касающимся PM, делегат Швейцарии отметил, что его государство в первую очередь приветствует тот факт, что ИКАО теперь готова работать над глобальной системой PM. Швейцария высказала мнение, что Ассамблее не следует терять из виду это большое достижение, и полностью поддержала проект резолюции 17/2 в части разработки этой системы. Тем не менее, она считала необходимым продолжить обсуждение для достижения соглашения, касающегося определения и реализации региональных PM до полного внедрения глобальной системы PM. Подобное обсуждение должно строиться на основе предложений председателя Исполнительного комитета и учитывать все двусторонние и многосторонние обсуждения, проведенные им с большим количеством делегатов. Швейцария также придерживается однозначного мнения, что освобождения по пороговому значению *de minimis* для региональных систем PM должны предоставляться государствам по принципу SCRC. В этой связи она убедительно просила председателя рассмотреть возможность использования четких и непротиворечивых формулировок при определении принципов предоставления таких освобождений, чтобы впоследствии не возникало проблем при толковании резолюции 17/2.
7. Отметив, что до завершения работы Ассамблеи осталось всего 24 ч, делегат Сингапура подчеркнул важность поиска наиболее конструктивного и продуктивного способа продолжения работы с целью увеличения шансов достижения какого-либо компромисса. Делегат Испании поддержал его.
8. Предложение делегата Аргентины о проведении в соответствии с правилом 46 Правил процедуры (Doc 7600) поименного голосования по поправкам к проекту резолюции 17/2, содержащимся в документе WP/425, было поддержано делегатами Российской Федерации, Саудовской Аравии, Индии и Кубы.

9. Делегат Швейцарии обратился с просьбой о том, чтобы в соответствии с правилом 48 отдельные части этого предложения, а именно новый пункт 16 1) и новые пункты 16 2) и 16 bis, предназначенные для включения в проект резолюции 17/2, были вынесены на голосование отдельно, в два этапа, так как они освещают очень разные темы, а после этого все предложение в целом было вынесено на итоговое голосование. Он уточнил, что это предложение не является поправкой к исходному предложению делегата Аргентины, представленному в соответствии с правилом 49. Делегат Норвегии поддержал эту просьбу.

10. Высказав возражение относительно этого предложения, делегаты Саудовской Аравии, Индии, Российской Федерации, Китая, Йемена и Бразилии заявили, что голосование должно проводиться по всем поправкам, предложенным в документе WP/425, одним единым блоком, который представленные на Ассамблее государства могли принять или отклонить.

11. Напомнив о замечаниях, сделанных во время предыдущего заседания, и отметив поддержку, высказанную в отношении различных элементов документов WP/378 и WP/425, делегат Нидерландов заявила, что возможность сформулировать предложение, которое получило бы более широкую поддержку, сохраняется. Указав на то, что работать Ассамблее остался еще один день, она заявила, что постановка этих вопросов на голосование является преждевременной, и, в соответствии с правилами 40 и 41 Правил процедуры (Дос 7600), предложила прервать заседание. Делегат Уругвая поддержал это предложение.

12. Делегаты Саудовской Аравии, Индии, Кубы и Аргентины выступили против этого предложения. Отвечая на процедурный вопрос делегата Канады, заданный в соответствии с правилом 36, делегат Нидерландов пояснила, что предложенный перерыв должен продлиться всю первую половину дня. Делегат Канады, высказавшийся против перерыва такой продолжительности, заявил, что Комитету, возможно, пойдет на пользу небольшой перерыв для обсуждения этого вопроса.

13. Делегат Литвы предложил исключить пункты 16, 17, 18 и 19 из проекта резолюции 17/2, представленного в документе WP/34.

14. Делегат Японии заявил о своем несогласии на проведение голосования по документу WP/425 на этом этапе, так как это означало бы раскол ИКАО на два лагеря в тот момент, когда прилагаются большие усилия по поиску компромиссного решения.

15. Председатель Исполнительного комитета отметил, что, в соответствии с правилом 40 упомянутых Правил процедуры (Дос 7600) необходимо проголосовать по предложению делегата Нидерландов о прерывании заседания. Поясняя правовую базу для голосования, оговоренную в правилах 45, 46 и 47 Правил процедуры, секретарь, и. о. директора Управления по правовым вопросам и внешним сношениям (A/D/LEB) отметил, что согласно правилу 46: "Голосование обычно проводится голосом, поднятием руки или вставанием, однако любая делегация какого-либо Договаривающегося государства может потребовать поименного голосования, которое проводится в английском алфавитном порядке названий Договаривающихся государств, начиная с государства, определяемого председательствующим по жребию. Голос каждой делегации, участвующей в поименном голосовании, заносится в протоколы, как предусмотрено в правиле 65."

16. Председатель Исполнительного комитета предложил провести голосование поднятием руки. Просьба делегата Аргентины о проведении поименного голосования была поддержана делегатами Индии и Российской Федерации.

17. Комитет провел поименное голосование, начиная с Маврикия, по предложению делегата Нидерландов о прерывании заседания на всю первую половину дня. Были получены следующие результаты:

**За: 56 государств** [Австралия, Австрия, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Буркина-Фасо, Бурунди, Венгрия, Гана, Германия, Греция, Дания, Доминиканская республика, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Канада, Кипр, Кирибати, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Мексика, Мозамбик, Мьянма, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Корея, Румыния, Сейшельские Острова, Сенегал, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Сьерра-Леоне, Турция, Украина, Уругвай, Филиппины, Финляндия, Франция, Хорватия, Центральноафриканская Республика, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Швеция, Эквадор и Япония]

**Против: 88 государств** [Алжир, Ангола, Аргентина, Афганистан, Багамские Острова, Бангладеш, Барбадос, Бахрейн, Беларусь, Бенин, Боливия (Многонациональное Государство), Ботсвана, Бразилия, Бруней-Даруссалам, Бутан, Венесуэла (Боливарианская Республика), Габон, Гайана, Гамбия, Гватемала, Гвинея-Биссау, Гондурас, Демократическая Республика Конго, Египет, Замбия, Зимбабве, Индия, Индонезия, Ирак, Иран (Исламская Республика), Йемен, Кабо-Верде, Камбоджа, Камерун, Катар, Кения, Китай, Колумбия, Коморские Острова, Конго, Корейская Народно-Демократическая Республика, Коста-Рика, Кот-д'Ивуар, Куба, Кувейт, Лесото, Ливан, Ливия, Маврикий, Малайзия, Мали, Мальдивы, Марокко, Микронезия (Федеративные Штаты), Намибия, Непал, Никарагуа, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Острова Кука, Пакистан, Панама, Парагвай, Перу, Российская Федерация, Сальвадор, Самоа, Саудовская Аравия, Свазиленд, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сингапур, Судан, Таиланд, Того, Тонга, Тринидад и Тобаго, Тунис, Уганда, Узбекистан, Фиджи, Чад, Шри-Ланка, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан и Ямайка]

**Воздержались: 0**

Было подано 144 голоса; требуемое большинство составило 73. Таким образом, предложение делегата Нидерландов было отклонено.

18. Отвечая на вопрос делегата Соединенных Штатов Америки о документе WP/425, делегат Российской Федерации как один из его соавторов подтвердил, что приведенные там ссылки на пункты 17, 18 и 19 относились к проекту текста резолюции 17/2, приведенному в документе WP/34, а не в WP/378.

19. Секретарь напомнил, что, в соответствии с правилом 49, "Любая поправка к предложению голосуется до голосования по самому предложению. Когда к предложению вносятся две поправки или более, голосование по ним проводится в соответствии с их отдаленностью от первоначального предложения, начиная с наиболее отдаленной. Председательствующий определяет, настолько ли внесенная поправка относится к предложению, чтобы считаться надлежащей поправкой к нему, или ее надо рассматривать как альтернативное или заменяющее предложение; такое постановление может быть отменено большинством поданных голосов.". Таким образом, требовалось определить, какая из двух предложенных поправок была наиболее отдаленной от текста документа WP/34.

20. Делегат Литвы попросил провести голосование по его предложению об исключении пунктов 16, 17, 18 и 19, которое по сути являлось предложением о внесении поправки в



документ WP/425 более отдаленным от текста документа WP/34, чем последнее предложение. Поддерживая эту просьбу, делегат Соединенного Королевства согласился с тем, что это предложение является более существенным, чем содержащееся в документе WP/425, так как оно предусматривает исключение, а не изменение пункта 16. Он отметил, что голосовать следует сначала по вопросу исключения всех четырех пунктов и только после этого по вопросу новых предлагаемых пунктов 16 1), 16 2) и 16 *bis*.

21. Выступив против, делегаты Российской Федерации и Индии заявили, что предложение делегата Литвы не является предложением о внесении поправок в документ WP/425, а представляет собой отдельную поправку к документу WP/34. Как один из соавторов документа WP/425, делегат Индии подчеркнул, что предложенные новые пункты 16 1) и 16 2) сохраняют концепцию двусторонних и/или многосторонних консультаций и переговоров с другими государствами для достижения согласия при разработке новых и внедрении существующих РМ, а также освобождений *de minimis*, предусмотренных соответственно в пунктах 14 и 15 существующей резолюции А37-19 Ассамблеи.

22. Подчеркнув необходимость более полного осознания последствий предложенного исключения пунктов 16, 17, 18 и 19 до проведения голосования по нему, делегат Китая задал вопрос о том, приведет ли это к применению Европейским союзом в одностороннем порядке своей системы торговли квотами на эмиссию (ETS) и, в случае утвердительного ответа, будет ли ЕС принимать во внимание освобождения *de minimis*. Отвечая на это замечание, председатель подчеркнул, что Исполнительный комитет не является площадкой для обсуждения конкретных правил стран или региональных организаций.

23. Затем Комитет провел второе поименное голосование, начиная с Кении, по предложению делегата Литвы об исключении пунктов 16, 17, 18 и 19 из проекта резолюции 17/2, содержащегося в документе WP/34. Ниже приведены результаты:

**За: 40 государств** [Австралия, Австрия, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Мексика, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Панама, Польша, Португалия, Республика Молдова, Румыния, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Турция, Украина, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Чили, Швейцария и Швеция]

**Против: 100 государств** [Алжир, Ангола, Аргентина, Афганистан, Багамские Острова, Бангладеш, Барбадос, Бахрейн, Беларусь, Бенин, Боливия (Многонациональное Государство), Ботсвана, Бразилия, Буркина-Фасо, Бурунди, Бутан, Венесуэла (Боливарианская Республика), Габон, Гаити, Гайана, Гамбия, Гана, Гватемала, Гвинея-Биссау, Гондурас, Демократическая Республика Конго, Доминиканская Республика, Египет, Замбия, Зимбабве, Индия, Индонезия, Иран (Исламская Республика), Йемен, Кабо-Верде, Камерун, Канада, Катар, Кения, Китай, Колумбия, Коморские Острова, Конго, Корейская Народно-Демократическая Республика, Коста-Рика, Кот-д'Ивуар, Куба, Кувейт, Кыргызстан, Лесото, Ливан, Ливия, Маврикий, Мали, Мальдивы, Марокко, Микронезия (Федеративные Штаты), Мозамбик, Мьянма, Намибия, Непал, Никарагуа, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Острова Кука, Пакистан, Парагвай, Перу, Российская Федерация, Руанда, Сальвадор, Самоа, Саудовская Аравия, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сенегал, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Китс и Невис, Сингапур, Соединенные Штаты Америки, Судан, Сьерра-Леоне, Таиланд, Того, Тонга, Тринидад и Тобаго, Тунис, Уганда, Узбекистан, Уругвай, Центральноафриканская Республика, Чад, Шри-Ланка, Эквадор, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан, Ямайка и Япония,]

**Воздержались: 9** [Бруней-Даруссалам, Камбоджа, Кирибати, Малайзия, Нигерия, Республика Корея, Сент-Люсия, Фиджи и Филиппины]

Было подано 149 голосов; требуемое большинство составило 75. Таким образом, предложение делегата Литвы было отклонено.

24. По предложению председателя Исполнительного комитета, было решено продолжать обсуждение только на английском языке, учитывая ограничения по предоставлению устного перевода.

25. В соответствии с предложением делегата Аргентины было проведено поименное голосование, начиная с Лесото, о внесении предложенных в документе WP/425 поправок в проект текста резолюции 17/2, содержащийся в документе WP/34. Были получены следующие результаты:

**За: 98 государств** [Алжир, Ангола, Аргентина, Афганистан, Багамские Острова, Бангладеш, Барбадос, Бахрейн, Беларусь, Бенин, Боливия (Многонациональное Государство), Ботсвана, Бразилия, Бруней-Даруссалам, Бурунди, Бутан, Венесуэла (Боливарианская Республика), Габон, Гаити, Гайана, Гамбия, Гана, Гватемала, Гвинея-Биссау, Гондурас, Демократическая Республика Конго, Доминиканская республика, Египет, Замбия, Зимбабве, Индия, Индонезия, Иран (Исламская Республика), Йемен, Кабо-Верде, Камерун, Катар, Кения, Кипр, Китай, Колумбия, Коморские Острова, Конго, Корейская Народно-Демократическая Республика, Кот-д'Ивуар, Куба, Кувейт, Кыргызстан, Лесото, Ливан, Ливия, Маврикий, Малайзия, Мали, Мальдивы, Марокко, Микронезия (Федеративные Штаты), Мозамбик, Мьянма, Намибия, Непал, Никарагуа, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Оман, Острова Кука, Пакистан, Панама, Парагвай, Перу, Российская Федерация, Руанда, Сальвадор, Самоа, Саудовская Аравия, Свазиленд, Сейшельские Острова, Сент-Винсент и Гренадины, Сент-Люсия, Сингапур (*только при условии признания текста пункта 16 рабочим проектом, который Комитет мог бы использовать для дальнейшей редакции, поправок и улучшений*), Судан, Сьерра-Леоне, Таиланд, Того, Тонга, Тринидад и Тобаго, Тунис, Уганда, Узбекистан, Уругвай, Центральноафриканская Республика, Чад, Шри-Ланка, Эквадор, Эфиопия, Южная Африка, Южный Судан, Ямайка]

**Против: 40 государств** [Австралия, Австрия, Бельгия, Болгария, Босния и Герцеговина, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Исландия, Испания, Италия, Канада, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Новая Зеландия, Норвегия, Польша, Португалия, Республика Корея, Республика Молдова, Румыния, Сенегал, Сербия, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты Америки, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Чили, Швейцария, Швеция и Япония]

**Воздержались: 9** [Буркина-Фасо, Камбоджа, Кирибати, Мексика, Нигерия, Турция, Украина, Фиджи и Филиппины,]

Было подано 147 голосов; требуемое большинство составило 74. Таким образом, предложение делегата Аргентины было принято, и поправки в проект резолюции 17/2, предложенные в документе WP/425, были утверждены для включения в доклад Исполнительного комитета пленарному заседанию по пункту 17 повестки дня (Раздел об изменении климата) (документ WP/378).

26. Заседание закрылось в 12:45.

**Протокол десятого заседания**  
(Четверг, 3 октября 2013 года, 14:30)

**ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ**

1. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды
- Утверждение проекта доклада пленарному заседанию  
(Раздел об изменении климата)
  - Документ, представленный Аргентиной, Бразилией, Китаем, Кубой, Гватемалой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой
  - Документ, представленный Аргентиной, Бразилией, Китаем, Кубой, Гватемалой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой
  - Документ, представленный Аргентиной, Бразилией, Китаем, Кубой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой
  - Документ, представленный Аргентиной, Китаем, Кубой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой
  - Документ, представленный Аргентиной, Бразилией, Китаем, Кубой, Гватемалой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой

**КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды**  
(Раздел об изменении климата)

**Утверждение проекта доклада пленарному заседанию**

1. Исполнительный Комитет возобновил (EX/7, EX/8 и EX/9) рассмотрение документа WP/378 по данному пункту повестки дня совместно с документами WP/424, /425, /426, /427 и /432, в которых предлагались поправки к первоначальному проекту текста резолюции 17/2 (*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*), содержащемуся в документе WP/34. Председатель Исполнительного комитета отметил, что поправки к проекту резолюции 17/2, содержащиеся в документе WP/425 и принятые на предыдущем (EX/9) заседании, будут включены в окончательный вариант доклада Комитета пленарному заседанию. Предложив Комитету сосредоточиться на пунктах 18 и 19 проекта резолюции 17/2, касающихся разработки глобальной системы РМ для международной авиации, он подчеркнул, что они будут составлять основу политики ИКАО на предстоящие годы. Делегаты должны помнить, что их задачей является защита интересов международной авиации и поиск для нее способов борьбы с изменением климата посредством ограничения авиационной эмиссии CO<sub>2</sub>.

2. Делегат Соединенных Штатов Америки начал свое выступление с выражения соболезнования от лица его государства в адрес Нигерии по поводу гибели людей в авиационном происшествии, произошедшем ранее в тот же день в Лагосе. Затем, перейдя к теме глобальной системы РМ, он одобрил вступительные (P/1) замечания Президента Совета, г-на Роберто Кобе Гонсалеса, временного исполнявшего обязанности председателя Ассамблеи, и подчеркнул важность завершения той работы, для продвижения которой он сделал так много во время его пребывания в должности. Отметив важность концентрации на общей картине, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что договоренность Ассамблеи о разработке глобальной системы РМ станет главным событием, которое дополнит прочие элементы корзины мер, такие, как технологии, эксплуатационные меры и устойчиво производимые альтернативные виды топлива для авиации. Еще раз отметив, что приоритетом должны являться многосторонние действия, он посоветовал всем воздержаться от ожесточенных дебатов по теме национальных или региональных РМ, чтобы они не отвлекали Комитет от его работы. Делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что его государство никогда не поддерживало применение системы торговли квотами на эмиссию Европейского союза (ETS ЕС) к зарубежным перевозчикам и, исходя из разных соображений, выступало против нее. Тем не менее, в то же время за прошедший год Соединенные Штаты Америки попытались взять на себя роль посредника и изыскать возможность поиска взаимопонимания. Впрочем, на момент его выступления поправки к проекту резолюции 17/2, содержащиеся в документе WP/425, уже были приняты. Таким образом, настало время для продвижения вперед.

3. Напомнив, что в течение последних двух лет некоторые государства неоднократно подвергали критике упомянутые односторонние действия ЕС и говорили о предпочтительности многосторонних действий, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что настало время действовать. Делегаты не могли допустить, чтобы Ассамблея потерпела неудачу в своей деятельности, поскольку ИКАО является организацией, курирующей международные воздушные сообщения. Отметив, что сейчас на повестке дня стоит рассмотрение основных принципов РМ, делегат Соединенных Штатов Америки призвал Комитет поддержать пункты 18 и 19, предложенные в документе WP/378, без внесения в них каких-либо дополнительных поправок, которые бы нанесли ущерб разработке глобальной системы РМ еще до того, как она началась. Он подчеркнул, что решение о разработке глобальной системы РМ в соответствии с пунктом 18 стало просто договоренностью о начале разработки ее ключевых элементов, решение по которым будет приниматься на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году. На данный момент никакое итоговое решение по глобальной системе РМ не принимается. Для постановки любых вопросов имеется достаточно возможностей. Делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что в существующем тексте пунктов 18 и 19 уже учтены изменения, снимающие обеспокоенность многих государств, например, положения, касающиеся особых обстоятельств и соответствующих возможностей (SCRC) государств, порога *de minimis*, исследований, государственного участия и т. п. Он напомнил, что глобальной системе РМ отдает предпочтение и активно над ней работает Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) с участием почти всех мировых авиакомпаний во избежание компиляции правил различных государств и регионов. Авиационная отрасль является инициатором разработки глобальной системы РМ, поскольку она является единственным приемлемым подходом к решению проблемы авиационной эмиссии. Делегат Соединенных Штатов Америки разделил эту точку зрения. Отметив, что по результатам работы Ассамблеи в средствах массовой информации могли бы появиться два сообщения: одно о том, что ИКАО выступила против принятия односторонних действий и поддержала многосторонние действия, касающиеся изменения климата, а второе о том, что работа окончилась провалом; в этой связи он подчеркнул необходимость реализации первого варианта.

4. Делегаты Новой Зеландии, Мексики, Российской Федерации, Канады, Республики Кореи и Дании согласились с тем, что пункты 18 и 19 документа WP/378 следует принять без дополнительных поправок.

5. Делегат Индии подчеркнул, что с точки зрения его государства, а также многих других государств, даже после завершения исследовательской работы по техническим аспектам, экологическим выгодам, воздействию на экономику и условиям работы такой системы, проведенной в соответствии с пунктом 18 резолюции А37-19 Ассамблеи, осуществимость и целесообразность глобальной системы РМ пока не определены. Таким образом, всем государствам-членам необходимо предоставить возможность обсудить ее осуществимость и целесообразность и принять решение до начала разработки подобной глобальной системы РМ. Это было отражено в поправках к проекту резолюции 17/2, предложенных в документе WP/424. Соавторы этого документа не возражали против глобальной системы РМ как таковой, однако они хотели быть уверены в том, что она будет осуществима и целесообразна с учетом ограничений, обусловленных реализацией глобальной желательной цели углеродно-нейтрального прироста (CNG) с 2020 года. Делегат Индии подчеркнул, что очень многие развивающиеся государства высказывают серьезную обеспокоенность относительно глобальной системы РМ, которую следует принять во внимание до принятия решения относительно данной системы. В этом контексте делегат Индии с благодарностью отметил, что пункт 21 а) проекта резолюции 17/2, содержащегося в документе WP/34, был пересмотрен, с целью отразить "экологические и экономические последствия" глобальной системы РМ в пункте 19 а) проекта резолюции 17/2 (документ WP/378) и что в него внесен новый пункт 19 б) по организации семинаров и практикумов по глобальной системе РМ.

6. Делегат Соединенных Штатов Америки заявил, что вопрос стоял не о том, было ли целесообразно или возможно рассмотреть все возможные проблемы, включая осуществимость и практическую глобальной системы РМ, а о том, будут ли предложенные меры по их рассмотрению препятствовать работе и задерживать ее. Подчеркнув, что пункты 19 а), б) и с) проекта резолюции 17/2 (документ WP/378) обеспечивают все возможности для оценки осуществимости и практической глобальной системы РМ, делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что в подпункте с) Совету предлагается определить наиболее серьезные вопросы и проблемы, в том числе для государств-членов, и подготовить рекомендации по глобальной системе РМ с соответствующим решением этих проблем. Проблема с предложением делегата Индии заключается в том, что разработку глобальной системы РМ нельзя начать, пока государства-члены полностью не определят осуществимость и практическую эту систему. Этот процесс может занять следующие три года, и в результате на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году будут обсуждаться только результаты этих исследований.

7. В качестве альтернативы тому, чтобы пункт 18 предусматривал начало разработки глобальной системы РМ для международной авиации только после определения ее осуществимости и практической государствами-членами, делегат Соединенных Штатов Америки предложил (в духе компромисса, так как он не считал внесение поправки в пункт 18 необходимым) добавить в него фразу "принимая во внимание работу, предусмотренную в пункте 19" и изложить в следующей формулировке "*постановляет* разработать глобальную систему РМ для международной авиации, с принимая во внимание работу, предусмотренную в пункте 19". Он заявил, что предлагаемый текст дает *карт-блани* государствам-членам на рассмотрение всех проблемных вопросов, в том числе об осуществимости и практической глобальной системы РМ. Это позволило бы ИКАО двигаться дальше по всем направлениям и дало бы ей возможность рассмотреть вопрос о целесообразности продолжения разработки глобальной системы РМ на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году.

8. Делегат Российской Федерации обратил внимание на то, что предложенная поправка также была отражена в пункте 2.1 документа WP/432, представленного Аргентиной, Бразилией, Китаем, Кубой, Индией, Ираном (Исламской Республикой), Пакистаном, Перу, Российской Федерацией, Саудовской Аравией и Южной Африкой.

9. Председатель Исполнительного комитета отметил, что предложение делегата Соединенных Штатов Америки является конструктивным компромиссом, обеспечивающим баланс между существующим текстом пункта 18 и предложением делегата Индии. Он предложил рассмотреть возможность внесения поправок в пункт 19 b) проекта резолюции 17/2 (документ WP/378) с указанием того, что вопросы осуществимости и практической глобальной системы РМ будут решаться на предусмотренных семинарах и практикумах.
10. Делегат Чили отметил, что проект резолюции 17/2 с поправками из документа WP/425, принятыми на предыдущем (EX/9) заседании, является абсолютно приемлемым. Констатируя, что Комитет, тем не менее, очень далек от достижения по нему единогласной договоренности, он поддержал компромиссный текст пункта 18, предложенный делегатом Соединенных Штатов Америки.
11. Делегат Норвегии отметил, что текущую формулировку текста пункта 18 проекта резолюции 17/2 предложила его делегация, однако он может согласиться с поправкой, предложенной делегатом Соединенных Штатов Америки, замечания которого он полностью поддержал.
12. Делегат Китая высоко оценил усилия делегата Соединенных Штатов Америки и других делегатов по поиску компромиссного варианта текста пункта 18. В качестве предварительного замечания он предложил внести в этот пункт поправки в соответствии с пунктом 2.1 документа WP/432, соавтором которого выступило его государство, чтобы продемонстрировать, что Ассамблея не просто приняла решение разрабатывать глобальную систему РМ для международной авиации, но что она готова разрабатывать ее с учетом работы, указанной в пункте 19. Делегат Китая также предложил внести новый подпункт, согласно которому Ассамблея предложила бы всем государствам-членам сообщить их мнение относительно исследования, касающегося осуществимости, представленного Совету (см. C-WP/13984; 197/6). Это аналогично одной из предложенных поправок в документе WP/432 [см. пункт 21 a *tris*]. Он призвал исключить из пункта 19 c) слова "с 2020 года", как было предложено в пункте 2.1 документа WP/432, так как временные рамки внедрения глобальной системы РМ подлежат дальнейшему обсуждению.
13. Поддерживая вышеуказанное предложение о новом подпункте, делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) подчеркнул, что это позволит учесть мнения государств-членов относительно осуществимости глобальной системы РМ, принимая при этом во внимание то, что развитие государств осуществлялось разными темпами и они несут различную ответственность. По этой причине он поддержал замечания делегата Индии, а также действия в духе сотрудничества, которые помогут Комитету найти решение, устраивающее все стороны.
14. Выразив категорическое несогласие с выступлением делегата Китая, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что принятие его предложений привело бы к задержке и созданию препятствий в работе. Заявив об отсутствии необходимости изменять формулировку пункта 18 с "*Постановляет разработать*" на "*Постановляет способствовать разработке*" глобальной системы РМ, он отметил, что этот текст уже включает разнообразные оговорки.
15. Сославшись на предложение об исключении фразы "с 2020 года", делегат Соединенных Штатов Америки напомнил, что на предыдущей сессии Ассамблеи было принято решение, отраженное в пункте 6 резолюции А37-19 Ассамблеи, "стремиться к достижению коллективной среднесрочной глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне", т. е. углеродно-нейтральный прирост с 2020 года. Принять предложение делегата Китая означало бы дать понять международному сообществу, что ИКАО и ее государства-члены не относятся серьезно к разработке глобальной системы РМ и собираются ослабить свои усилия в этой области.

16. Делегат Соединенных Штатов Америки заявил об отсутствии необходимости запроса мнений всех государств-членов относительно исследования, касающегося осуществимости, учитывая большое разнообразие затронутых проблемных вопросов и внимание, уделенное их рассмотрению. Он подчеркнул, что в случае принятия Комитетом предложенной председателем поправки к пункту 19 b) вопросы осуществимости и практичности глобальной системы РМ будут обсуждаться на запланированных семинарах и практикумах по глобальной системе РМ. Делегат Соединенных Штатов Америки отметил, что пока он весьма доволен дискуссией, поскольку большое количество разных государств, как развитых, так и развивающихся, из всех регионов, поддержали дальнейшую разработку глобальной системы РМ, предусмотренную в пунктах 18 и 19 проекта резолюции 17/2, содержащегося в документе WP/378. Он настоятельно призвал Комитет продолжать эту работу с учетом тех поправок, которые предложили он и председатель.

17. Говоря от имени соавторов документа WP/424, делегат Индии выразил признательность председателю за то, что он принял во внимание вопросы, вызывающие их озабоченность относительно осуществимости и практичности глобальной системы РМ, а также отразил и признал важность этих вопросов в предложенной им поправке к пункту 19 b) проекта резолюции 17/2 (документ WP/378). Подтвердив стремление соавторов к конструктивному диалогу и нахождению формулировок, с которыми могли бы согласиться все делегаты, он отметил, что это является именно тем, чего пытался добиться делегат Китая, предлагая свои поправки. Его предложения, впрочем, не были точно такими же, как в документах WP/424 или WP/432. Соавторы WP/424 изъявили желание пересмотреть текст пунктов 18 и 19, основываясь на предложении председателя, с целью определить наилучший подход к включению важных вопросов об осуществимости и практичности глобальной системы РМ в проект резолюции 17/2. Делегат Индии вновь заявил, что оценки осуществимости и практичности глобальной системы РМ одними экспертами недостаточно, и что государства-члены должны также участвовать в этом процессе вместе с Советом.

18. Делегат Саудовской Аравии, выступая от имени Аргентины, Бразилии, Китая, Кубы, Индии, Ирана (Исламской Республики), Пакистана, Перу, Российской Федерации, Саудовской Аравии и Южной Африки, представил документ WP/426, в котором было предложено внести новый пункт р) в руководящие принципы разработки и внедрения РМ для международной авиации, приложенные к проекту резолюции 17/2, в следующей формулировке: "РМ должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и принцип особых обстоятельств и соответствующих возможностей развивающихся государств". Он напомнил, что в контексте изменения климата принцип СВDR, принятый Рамочной конвенцией ООН об изменении климата (РКИК ООН) на Саммите Земли в Рио в 1992 году, послужил основой для Киотского протокола 1997 года, в статье 2.2 которого государствам предлагается стремиться к ограничению или сокращению эмиссии при воздушных и морских перевозках, действуя соответственно через ИКАО и ИМО. Соавторы документа WP/426 считали, что на разных форумах и в различных организациях проблему изменения климата нельзя рассматривать, основываясь на различных принципах. Соответственно, необходимо следовать руководящим принципам, заложенным в ранее принятых Конвенциях, в особенности принципу СВDR. Делегат Саудовской Аравии отметил, что, хотя в пункте 10 преамбулы проекта резолюции 17/2 признаются принципы и положения, касающиеся общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, в тексте резолюции это не отражено. По этой причине соавторы предложили упоминавшийся выше новый пункт р). Отметив, что, тем не менее, противоположные точки зрения по этому вопросу уже были заявлены до официального представления документа WP/426, делегат Саудовской Аравии попросил, чтобы, в соответствии с правилом 46 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Дос 7600), по предложенному пункту было проведено поименное голосование. Он подчеркнул, что обязательство по сокращению эмиссии CO<sub>2</sub> должно ложиться на плечи государств, а не только на одну авиационную отрасль.

19. Делегат Индии полностью поддержал эти замечания, а также предложение о проведении поименного голосования. Делегат Аргентины тоже высказался за поименное голосование.

20. Поощряя дальнейшее обсуждение предложенной поправки, председатель Исполнительного комитета напомнил, что в проекте резолюции 17/2 (документ WP/378) признаются не только принципы и нормы РКИК ООН об общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностях, но и принципы Чикагской конвенции о недискриминации и равных и справедливых возможностях для развития международной авиации. Он выразил озабоченность относительно проведения голосования, подчеркнув, что ИКАО приняла методы работы, позволяющие достигать компромисса и консенсуса.

21. Делегат Японии отметил, что его государство признает острую потребность решать проблему изменения климата и считает, что для международного сообщества это также является наивысшим приоритетом. Япония придерживается твердой позиции, согласно которой в настоящее время ИКАО должна демонстрировать уверенное лидерство в решении проблем международной авиации и изменения климата. Она глубоко убеждена, что Ассамблее необходимо достичь результативного соглашения, основываясь на тех успехах и достижениях, которые были получены в результате уже проведенных длительных обсуждений. В этом отношении Япония решительно поддерживает документ WP/378 и замечания делегата Соединенных Штатов Америки о необходимости разработки единой глобальной системы РМ с тем, чтобы продемонстрировать твердое стремление международного авиационного сообщества решить эту глобальную проблему под руководством ИКАО. Говоря о документе WP/426, Япония поддержала позицию делегата Соединенных Штатов Америки, твердо считая, что принцип CBDR РКИК ООН несовместим с принципами недискриминации и мультилатерализма ИКАО.

22. Делегаты Новой Зеландии и Дании поддержали замечания делегата Японии касательно принципа CBDR.

23. Делегат Мексики решительно поддержал внесение принципа CBDR в приложение к проекту резолюции 17/2 посредством нового предлагаемого пункта р), даже в том случае, если он считается излишним, поскольку этот принцип уже отражен в пункте 10 преамбулы документа. Тем не менее, он подчеркнул, что в пункте р) также должен быть отражен принцип недискриминации. Ссылка на последний должна быть сделана в начале пункта, перед ссылкой на принципы CBDR и SCRC развивающихся стран. Кроме того, слово "следовать" необходимо заменить на словосочетание "принимать во внимание".

24. Отметив, что его государство являлось соавтором документа WP/426, делегат Российской Федерации призвал другие государства поддержать его в целях достижения консенсуса по проекту резолюции 17/2. Выражая свою поддержку принципу недискриминации, являющемуся одним из основополагающих принципов Чикагской конвенции, он подчеркнул, что он применим не только к обсуждаемой резолюции: он является направляющей силой всей деятельности ИКАО и, более того, всех организаций системы ООН во всем мире.

25. Делегат Колумбии отметила, что ее государство поддерживает глобальную систему РМ, которая может привести к сокращению эмиссии парниковых газов, образуемых в результате деятельности авиационной отрасли. Оно поддерживает все меры, направленные на защиту окружающей среды, в особенности эксплуатационные и технические меры, а также использование устойчиво производимых видов альтернативного авиационного топлива. Колумбия придерживается мнения, что РМ представляют собой дополнительные временные меры, с помощью которых можно достичь эксплуатационных и глобальных желательных целей по сокращению авиационной эмиссии. Она поддержала принцип SCRC, который считает основой для глобальной системы РМ для



международной авиации. По ее мнению, данный принцип не противоречит принципу недискриминации Чикагской конвенции. Таким образом, Колумбия поддерживает новый пункт р), приведенный в документе WP/426.

26. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) подчеркнул, что эксплуатационные меры позволили добиться значительных успехов в области сокращения авиационной эмиссии.

27. Делегат Канады отметил, что его государство разделяет мнение о том, что ИКАО должна демонстрировать лидерство в данном вопросе, касающемся всех государств-членов, в том числе представленных на Ассамблее. Подчеркнув, что оно считает принцип CBDR несовместимым с принципами ИКАО, он поддержал замечание, ранее сделанное Президентом Совета, о том, что до настоящего времени рост международной авиации никогда не зависел от применения принципа CBDR в отношениях между государствами и не нуждался в нем. Канада придерживается мнения, что ссылка на него в предложенном новом пункте р) только помешает работе над этим вопросом, которую ИКАО предстоит проделать в предстоящие три года и, следовательно, продолжению устойчивого развития международной авиации. В этой связи Канада поддержала мнения делегатов Соединенных Штатов Америки, Новой Зеландии, Японии и других.

28. Делегат Республики Кореи подчеркнул, что одной риторики будет недостаточно для того, чтобы органы ООН убедились в том, что ИКАО эффективно играет роль лидера в решении проблемы авиационной эмиссии и что Ассамблее необходимо добиться ощутимого прогресса. Отметив, что наибольшую обеспокоенность у него вызывает возможность того, что лидирующая роль ИКАО в будущем может перейти к РКИК ООН, он подчеркнул важность демонстрации миру того, что глобальная система РМ будет внедрена ИКАО. Заявив, что эта позиция должна быть ясно отражена в проекте резолюции 17/2 Ассамблеи, делегат Республики Кореи сообщил о своей твердой поддержке пунктов 18 и 19 документа WP/378.

29. Делегат Китая начал свое выступление с выражения соболезнования его государства в адрес Нигерии по поводу упомянутого авиационного происшествия в Лагосе. Отметив, что происшествие явно продемонстрировало необходимость оказания международным авиационным сообществом помощи и поддержки развивающимся государствам в области контроля за обеспечением безопасности полетов, он подчеркнул, что такую же помощь и поддержку им необходимо оказывать в области охраны окружающей среды. Подчеркнув важность следования принципу CBDR при формулировании глобальной системы РМ, делегат Китая полностью поддержал его включение в новый пункт р) из документа WP/426, соавтором которого являлось его государство, так как это позволило бы избежать избыточной нагрузки на развивающиеся государства и негативного влияния на их экономику и безопасность полетов их воздушных судов.

30. Говоря о документе WP/426, соавтором которого также являлось его государство, делегат Индии заявил, что, хотя принцип CBDR и принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей для развития международной авиации были упомянуты в пунктах преамбулы проекта резолюции 17/2, между ними существовала существенная разница. Принципы недискриминации и равных и справедливых возможностей предусмотрены Чикагской конвенцией, в рамках которой работает вся Организация. Принцип CBDR не был закреплен в Чикагской конвенции, однако следует учитывать, что изменение климата не являлось проблемой на момент принятия конвенции в 1944 году. Теперь же, с началом обсуждения этой проблемы международным авиационным сообществом, вполне логично также принять принципы, в рамках которых в 1992 году РКИК ООН решила ее обсуждать. Именно по этой причине соавторы документа WP/426 предложили включить принцип CBDR, уже упомянутый в пунктах преамбулы, в число руководящих принципов в приложение к проекту резолюции 17/2 в виде нового пункта р). Тот факт, что в упомянутых руководящих принципах не упоминаются принципы недискриминации и равных и справедливых

возможностей, не является ограничением, так как они уже предусмотрены Чикагской конвенцией, положениям которой следуют все государства-члены. Таким образом, соавторы документа WP/426 считали недостаточной ссылку на принцип CBDR в преамбуле к проекту текста резолюции 17/2, и в этой связи исключительно важно включить его в приложенные к нему упомянутые руководящие принципы.

31. Отметив, что принцип CBDR является направляющим в ходе текущей дискуссии об изменении климата, проводимой в рамках РКИК ООН, цель которой заключается в подготовке нового соглашения, которое заменило бы Киотский протокол после 2020 года, делегат Индии подчеркнул необходимость обеспечения единообразия принципов, на основе которых проводятся дискуссии в РКИК ООН, ИКАО и других органах. Он заявил, что принцип CBDR чрезвычайно важен для развивающихся государств, вне зависимости от уровня их развития, в том числе в контексте работы ИКАО.

32. Делегат Индии отметил, что в предложенном новом пункте р) также есть ссылка на принцип SCRC развивающихся стран, формулировка которого аналогична использовавшейся в пункте б а) резолюции A37-19 Ассамблеи и в других разделах этой резолюции. В то же время, в проекте резолюции 17/2, содержащемся в документе WP/378, ссылка на этот принцип делается тремя различными способами: в пункте 17 есть ссылка на "особые обстоятельства государств"; в пункте 20 – на "особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран"; а в пункте 21 – на "особые обстоятельства и соответствующие возможности развивающихся государств". Заявив, что один принцип не должен иметь трех разных формулировок, делегат Индии повторил просьбу, высказанную в документе WP/424 о том, чтобы ссылки на принцип SCRC развивающихся государств были приведены во всем тексте проекта резолюции 17/2.

33. Делегат Сингапура отметил, что прогресс, которого ИКАО добилась за многие годы, стал возможен за счет поддержания с трудом достигнутого равновесия между принципом CBDR и принципом недискриминации, т. е. между теми принципами, которых четко придерживались развитые и развивающиеся государства. Он выразил опасение относительно того, что в случае нарушения этого равновесия вся работа ИКАО по этому вопросу превратится в формальность и прогресс будет задержан. Говоря о документе WP/426, делегат Сингапура настоятельно рекомендовал поддержать это равновесие в интересах единства и сделать в предложенном новом пункте р) ссылку на принцип недискриминации в дополнение к принципу CBDR, присвоив ему аналогичный статус. В качестве альтернативы Комитет мог бы принять проект текста резолюции 17/2 в его текущем виде, со ссылками на эти два принципа в его преамбуле.

34. Делегат Аргентины отметил, что его государство не видит противоречий между принципами недискриминации и равных и справедливых возможностей Чикагской конвенции и принципом CBDR РКИК ООН. Он также отметил, что в рамках последнего отношение к развивающимся государствам, не несущим исторической ответственности за изменение климата, должно отличаться от отношения к развитым государствам, которые несут эту ответственность. Напомнив, что статья 2.2 Киотского протокола призывает развитые государства выполнять свои обязательства по сокращению эмиссии своей авиации посредством работы через ИКАО, делегат Аргентины подчеркнул, что развивающиеся государства должны защищать свои интересы и права и не принимать тех мер, которые накладывают на них дополнительные издержки и могут негативно сказаться на их развитии. Именно по этой причине соавторы документа WP/426, одним из которых являлась Аргентина, представили свое предложение о новом пункте р). Они изъявили желание работать с ИКАО во время предстоящих сессий Совета, чтобы гарантировать создание такой глобальной системы РМ, которую бы они могли поддержать. Развивающиеся государства, таким образом, нуждаются в гарантии, что принцип CBDR будет включен в руководящие принципы, перечисленные в приложении к проекту резолюции 17/2, которые будут использоваться при

разработке и внедрении РМ. Отметив необходимость достижения консенсуса и быстрого продвижения вперед, делегат Аргентины заявил о своей поддержке предложенного поименного голосования по документу WP/426.

35. Отметив важность наличия сбалансированной глобальной системы РМ под эгидой ИКАО, делегат Объединенных Арабских Эмиратов подчеркнула, что она защитит авиационную отрасль от принятия односторонних мер государствами или регионами, что имело бы негативные экономические последствия. Таким образом, важно поддержать ИКАО в распространении информации о том, что Организация взяла на себя обязательство выполнять некоторые задачи, получившие поддержку всех государств-членов. Она подчеркнула, что любая попытка ослабить соответствующий текст, уже одобренный в резолюции А37-19 Ассамблеи, будет означать невыполнение этого обязательства.

36. Поддержав замечания делегатов Саудовской Аравии, Индии, Аргентины и других, делегат Бразилии подтвердил отсутствие противоречий между принципами CBDR и недискриминации. Бразилия считает, что в виде компромисса эти принципы можно рассматривать как общие инструктивные указания для работы ИКАО по этому вопросу, так как они уже являлись таковыми в аналогичной работе, проводимой Международной морской организацией (ИМО).

37. Делегат Дании согласился с предыдущими ораторами в том, что для ИКАО пришло время продемонстрировать лидерство в разработке глобальной системы РМ. Он считал, что документ WP/378 представляет собой надежную основу для работы ИКАО в этой области, и потому поддержал замечания, в частности, делегатов Соединенных Штатов Америки, Новой Зеландии, Республики Кореи, Канады и Мексики.

38. Отметив наличие фундаментальной разницы между РКИК ООН, где он проработал долгое время, и ИКАО, делегат Соединенных Штатов Америки сказал, что принцип недискриминации ИКАО направлен на недопущение нарушения рыночного равновесия. В сфере авиации существует почти уникальная поистине общемировая конкурентная среда, в которой многие самые лучшие, наиболее конкурентоспособные и успешные авиакомпании являются авиакомпаниями развивающихся государств. Вопрос заключается не в том, должны ли быть предоставлены какой-либо особый режим или признание государствам с ограниченными финансовыми ресурсами и/или нуждающимся в помощи, как это было в РКИК ООН. Напомнив, что принцип SCRC был разработан специально для ИКАО, делегат Соединенных Штатов Америки подчеркнул, что он отличается от принципа CBDR в том плане, что особый режим предоставляется государствам просто по факту наличия у них статуса развивающейся страны, даже если их авиакомпании работают лучше, эффективнее и успешнее авиакомпаний развитых стран. В этом-то и заключается проблема: в ее основе лежит вопрос конкуренции. По этой причине Соединенные Штаты Америки возражали против нового пункта р), представленного в документе WP/426, даже с поправкой, предложенной делегатом Сингапура, улучшавшей текст.

39. Высказавшись в поддержку документа WP/426, делегат Египта заявил, что включение принципа CBDR в предложенный новый пункт р) будет способствовать достижению развивающимися государствами их целей в сфере международной гражданской авиации.

40. Также высказавшись в поддержку пункта р), делегат Перу заявил об отсутствии несовместимости принципов CBDR и недискриминации. Он подчеркнул, что, напротив, включение принципа CBDR в пункт р) пойдет на пользу проекту резолюции 17/2 и придаст ему необходимое единообразие и согласованность с договоренностями и работой государств на международном уровне под эгидой РКИК ООН.

41. Отметив, что результаты предыдущего обсуждения на сессии Ассамблеи и в Совете вопроса о совместимости принципа CBDR с положениями Чикагской конвенции уже были отражены в проекте резолюции 17/2, первоначально представленном Советом в документе WP/34 и впоследствии измененном председателем Исполнительного комитета в документе WP/378 в свете высказанных мнений, делегат Бельгии подчеркнул, что Комитету следует строить свою работу на основе с трудом достигнутого равновесия в последнем документе, и двигаться дальше, а не нарушать это равновесие и не топтаться на месте.

42. В связи с высказанными мнениями председатель Исполнительного комитета предложил следующие поправки к проекту резолюции 17/2, содержащемуся в документе WP/378: изменить пункт 18, добавив в конце фразу "с учетом работы, описанной в пункте 19"; изменить первое предложение пункта 19, добавив после слов "*просит* Совет" фразу "при поддержке государств-членов"; и изменить первое предложение пункта 19 а), добавив после слов "глобальной системы РМ" фразу "в том числе по ее осуществимости и практичности".

43. По приглашению председателя наблюдатель от ИАТА представил коллективное мнение мировой авиационной отрасли, представленное на Ассамблее Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), ИАТА, Международным советом деловой авиации (МСДА) и Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА). Обратив внимание присутствующих на коллективную договоренность по глобальной системе РМ, представленной в документе WP/68 Revision No.3 (EX/4), он подчеркнул, что заинтересованным сторонам отрасли потребовалось преодолеть разногласия и принять некоторые очень непростые компромиссы для того, чтобы достичь консенсуса. Не было прецедентов, чтобы вся отрасль разделяла одну общую позицию по изменению климата, однако авиационная отрасль сделала именно это.

44. Наблюдатель от ИАТА напомнил, что авторы Чикагской конвенции в 1944 году согласовали определенные принципы и договоренности, чтобы "международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично" (см. статья 3 преамбулы). В этом же духе авиационная отрасль работает над созданием единой глобальной системы РМ, в которой сохраняются равные возможности и честная конкуренция и учитываются особые обстоятельства и соответствующие возможности государств. Авиационная отрасль видит в ИКАО организацию, стоящую на защите гармонизированной глобальной системы стандартов, которые позволяют ей осуществлять воздушные сообщения безопасным и надежным образом. Такие воздушные сообщения являются опорой современной экономики, обеспечивая развитую сеть для населения, торговли и туризма как развитых, так и развивающихся государств по всему миру. Поддержание лидерства ИКАО в вопросе разработки глобальной системы РМ жизненно важно для авиационной отрасли. Она считает, что единая глобальная система РМ для международной авиации должна рассматриваться в качестве обязательной дополнительной меры в комплексе усилий по техническому, эксплуатационному и инфраструктурному развитию. Разработать корректные методы функционирования такой системы для обеспечения экологической целостности, административной простоты и, в первую очередь, минимизации нарушения рыночного равновесия и конкурентных отношений было очень непросто. Поэтому авиационная отрасль единодушно и настоятельно призвала государства четко и недвусмысленно потребовать от Совета ИКАО разработки глобальной системы РМ для международной авиации для ее представления на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году.

45. Для облегчения работы Совета над созданием наилучшего из возможных предложений по подобной глобальной системе РМ авиационная отрасль обратилась с убедительной просьбой к государствам не накладывать ограничений и условий на эту работу на столь раннем этапе. Поэтому

она обратилась с призывом поддержать предложенный председателем текст пунктов 18 и 19 проекта резолюции 17/2 (см. пункт 42 выше). Авиационная отрасль очень озабочена тем, что отсутствие у Совета четкого представления о направлении деятельности, свободной от политических условий, или, что еще хуже, отсутствие представления вообще о направлении деятельности может обречь пассажиров и эксплуатантов воздушных судов во всем мире, как в развитых, так и в развивающихся государствах, на введение многочисленных налогов, сборов и противоречивых мер, что стало бы серьезным препятствием на пути дальнейшего устойчивого развития авиации.

46. Наблюдатель от ИАТА подчеркнул, что авиация является силой во благо благодаря упорной работе ИКАО на протяжении многих десятилетий. Она также является незаменимой движущей силой устойчивого роста и развития во всем мире. Право авиации на развитие и постоянная возможность приносить социальные и экономические выгоды мировому сообществу зависят от ее способности надлежащим образом решать проблему ее негативного влияния на экологию. Подчеркнув исторический характер этого момента и отметив, что международной авиационной отрасли нужна помощь и поддержка ИКАО, наблюдатель от ИАТА призвал делегатов аналогично отрасли сделать смелый шаг вперед и обеспечить наличие успешной и экологически устойчивой авиационной отрасли в будущем.

47. Было решено возобновить рассмотрение данного пункта повестки дня на следующем заседании.

48. Заседание закрылось в 17:00.



**Протокол одиннадцатого заседания**  
(Четверг, 3 октября 2013 года, 18:30)

**ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ**

1. Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды
  - Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию  
(Раздел об изменении климата)

**КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**

**Пункт 17 повестки дня. Охрана окружающей среды**  
(Раздел об изменении климата)

**Утверждение проекта текста доклада пленарному заседанию**

1. Исполнительный комитет продолжил (EX/7, EX/8, EX/9 и EX/10) и завершил рассмотрение данного пункта повестки дня, основанного на документе WP/378 и связанных с ним документах WP/424, /425, /426, /427 и /432.
2. Председатель Исполнительного комитета напомнил, что в конце предыдущего заседания он предложил внести поправки в пункты 18 и 19 а) проекта резолюции 17/2, содержащегося в документе WP/378, и изложить их в следующей формулировке:

"18. *постановляет* разработать глобальную систему РМ для международной авиации, принимая во внимание работу, предусмотренную в пункте 19;

19. *просит* Совет, при поддержке государств-членов:

- а) завершить работу по изучению технических аспектов, экологического и экономического воздействия и механизмов применения возможных вариантов создания глобальной системы РМ, включая ее осуществимость и практическую реализуемость, принимая во внимание потребность в развитии международной авиации, предложения авиационной отрасли и, при необходимости, другие международные события, без ущерба для переговоров, проводимых в рамках РКИК ООН;"

Ссылаясь на предыдущее обсуждение Комитетом (EX/10) документа WP/426, он предложил делегатам вносить дополнительные предложения по новому пункту р), который будет включен в приложение к этой резолюции, определяющей руководящие принципы разработки и внедрения рыночных мер (РМ) для международной авиации.

3. Делегат Сингапура отметил, что по ряду причин некоторых делегатов не устроил компромиссный текст пункта р), который он предлагал ранее (EX/10) и в котором содержались ссылки на принципы общей, но дифференцированной ответственности (CBDR) и недопущения дискриминации, в том числе по причине политической чувствительности CBDR. Стремясь избежать еще больших разногласий и пытаясь достичь большего консенсуса во имя единства, он предложил

альтернативный компромиссный текст "PM должны учитывать особые обстоятельства и соответствующие возможности развивающихся государств при одновременном сведении до минимума степени нарушения рыночного равновесия;". Делегат Соединенных Штатов Америки поддержал это второе предложение.

4. Отметив, что неофициальное обсуждение, приведенное после закрытия предыдущего заседания, было сосредоточено на трех принципах – CBDR, SCRC развивающихся государств и недопущения дискриминации, делегат Индии выразил свое удивление этим предложением. Он подчеркнул, что внесение принципа CBDR в новый пункт р) не означает отказ государств от их обязательств по Чикагской конвенции и резолюций Ассамблеи. Делегат Индии подчеркнул, что принцип CBDR охватывает важную концепцию, которая не охватывается другими двумя принципами, а именно, концепцию добровольности. Он напомнил, что некоторые делегаты настаивали на включении концепции обоюдного согласия в пункт 16 проекта резолюции 17/2, так как они хотели ввести ту же концепцию добровольности в процесс реализации PM. Согласно его пониманию результатов неофициальной дискуссии в предложенный пункт р), содержащийся в документе WP/426, должны быть внесены следующие поправки: замена слова "следовать" на "учитывать"; добавление после слов "общей, но дифференцированной ответственности" словосочетания "и соответствующих возможностей", а также добавление после слов "развивающихся стран" фразы ", а также принцип недопущения дискриминации и равных и справедливых возможностей". Поэтому формулировка нового пункта р) должна быть в итоге следующей: "PM должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особых обстоятельств и соответствующих возможностей развивающихся государств, а также принцип недопущения дискриминации и равных и справедливых возможностей."

5. Предлагая разъяснение концепции SCRC государств, делегат Японии отметил, что она была введена ИКАО в качестве средства разрешения конфликта между принципом CBDR Рамочной конвенции ООН об изменении климата (РКИК ООН) и принципом недопущения дискриминации Чикагской конвенции. Согласно его пониманию результатов обсуждений в Совете, члены Совета не возражали против применимости SCRC, в особенности для развивающихся государств, однако он подчеркнул, что эта концепция также касается развитых государств. Именно по этой причине в пункте 20 проекта резолюции 17/2 содержится следующая формулировка: "любая PM должна учитывать особые обстоятельства и соответствующие возможности государств, в частности развивающихся стран, при одновременном сведении к минимуму нарушения рыночного равновесия;". По этой причине делегат Япония считал, что дополнительное описание SCRC в новом пункте р) приложения не требуется и было бы излишним. Тем не менее, если большинство делегатов поддерживают предложение делегата Сингапура, он готов согласиться на использование имеющегося текста пункта 20 из документа WP/378 в качестве нового пункта р).

6. Делегат Российской Федерации выразил готовность принять предложенные тексты пунктов 18 и 19 проекта резолюции 17/2, вполне согласующиеся с позицией его государства. Говоря о новом пункте р) приложения, он сообщил, что хотя ссылка, сделанная в нем на принцип SCRC, была неудовлетворительной, по крайней мере, для Российской Федерации, его государство считает, что на данном этапе это приемлемый компромисс. Российская Федерация готова согласиться с предложенным текстом, чтобы защитить интересы развивающихся государств, и призвала другие государства поступить так же, чтобы Комитет мог двигаться дальше.

7. Напомнив, что Исполнительный комитет уже достиг договоренности относительно принципа добровольности внедрения PM, делегат Российской Федерации подчеркнул, что это было большим достижением, которое сблизило позиции делегатов. Он призвал Комитет пойти еще дальше и принять предложение председателя по новому пункту р). Ему понравилось предложение делегата



Сингапура, однако он хотел бы услышать мнение о нем развивающихся государств. Если оно удовлетворит их, то Российская Федерация также примет это предложение.

8. Поддерживая предложение делегата Индии, делегат Китая призвал развитые государства последовать примеру Российской Федерации, проявить гибкость и оказать поддержку развивающимся государствам и согласиться с этим предложением.

9. Отметив, что текст, предложенный делегатом Сингапура, аналогичен тексту пункта 20 проекта резолюции 17/2, делегат Саудовской Аравии заявил, что он не отвечает чаяниям развивающихся государств. Поэтому он мог бы принять предложение делегата Индии только в качестве компромисса.

10. Основываясь на предложенных им поправках к пунктам 18 и 19 а) проекта резолюции 17/2 и обсуждениях Комитета, председатель предложил в качестве компромиссного решения следующую формулировку нового пункта р) приложения: "РМ должны учитывать принцип общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, особых обстоятельств и соответствующих возможностей, а также принцип недопущения дискриминации и равных и справедливых возможностей"; и предложил Комитету утвердить его проект доклада пленарному заседанию по пункту 17 повестки дня (Раздел об изменении климата), представленный в документе WP/378, с учетом вышеуказанных поправок. Делегаты Мексики, Индии, Южной Африки, Саудовской Аравии, Российской Федерации, Китая, Буркина-Фасо, Перу, Конго, Колумбии, Египта, Кубы, Аргентины, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Объединенных Арабских Эмиратов, Судана и Литва [от имени государств – членов Европейского союза (ЕС) и Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА)] поддержали этот план действий.

11. Делегат Нигерии выразил озабоченность относительно того, что ряд решений по проекту резолюции 17/2 был принят посредством поименного голосования, что долгое время не практиковалось в Организации. Выдвижение предложений и контрпредложений по проведению таких голосований всегда было прерогативой делегатов, в соответствии с Постоянными правилами процедуры Ассамблеи (Doc 7600), однако в ИКАО это традиционно не делалось, и не зря. Заявив, что хорошую традицию Организации по принятию решений посредством консенсуса следует поддерживать, делегат Нигерии подчеркнул, что единогласие достигалось не всегда, поэтому консенсус отражал выводы большинства. Отметив, что Совету предстоит еще много работы по реализации положений резолюции, он подчеркнул, что от государств, недавно избранных в Совет (многие из которых приняли участие в обсуждениях, посвященных резолюции 17/2), ожидается принятие действий не только в собственных интересах, но и в интересах всех государств – членов ИКАО, представленных в Совете.

12. Отметив, что его государство воздержалось в двух поименных голосованиях по проекту резолюции 17/2 из-за обеспокоенности процедурой, делегат Нигерии выразил надежду, что это будет последнее голосование по этому вопросу. Он призвал Комитет принять проект доклада, содержащийся в документе WP/378, с учетом поправок к этой резолюции, предложенных председателем, и представить его пленарному заседанию на утверждение.

13. Выразив поддержку предложенному новому пункту р), делегат Мексики, тем не менее, высказался за изменение порядка, в котором перечислялись три принципа, чтобы принцип недопущения дискриминации, закрепленный в уставном документе ИКАО, Чикагской конвенции, был упомянут перед принципами CBDR и SCRC.

14. В свете замечаний делегата Нигерии делегат Индии в истинном духе компромисса согласился с предложением председателя. Он напомнил о том, что он уже согласился на компромисс в отношении документа WP/424, соавтором которого выступала Индия, и не стал настаивать на принятии действий, предложенных в документе WP/427, так как Индия имела на их счет серьезные сомнения, несмотря на то, что была одним из соавторов.

15. Аналогичным образом поддержав предложение председателя, делегат Саудовской Аравии отозвал просьбу, высказанную им ранее (EX/10) в соответствии с правилом 46 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Дос 7600) по поводу проведения поименного голосования по документу WP/426.

16. Сохраняя обеспокоенность относительно предложенного председателем текста пунктов 18 и 19 а) проекта резолюции 17/2, делегат Китая, действуя в духе компромисса, все же принял его предложение по этим пунктам и новому пункту р), чтобы двигаться дальше. Он призвал остальных делегатов сделать то же самое.

17. Делегат Буркина-Фасо похвалил Исполнительный комитет и всех его членов за господствующий дух консенсуса, продемонстрировавший добрую волю и дух сотрудничества. Он отметил, что сам он воздержался во время одного из упомянутых поименных голосований, проводившихся по проекту резолюции 17/2, так как считал такое голосование не только способствует расколу, но и является средством навязывания чужой воли сплоченному авиационному сообществу. Делегат Буркина-Фасо высказал пожелание, чтобы с возвращением прекрасного духа компромисса в ИКАО делегаты преодолели разногласия, поскольку такое разделение разочаровывает его.

18. Делегат Кубы отметил, что он не участвовал в консультациях по вопросу подготовки проектов пунктов 18 и 19 а) во время упомянутых неофициальных дискуссий и, несмотря на наличие у него своего мнения относительно предложенного текста, в духе солидарности он поддержал его и предложенный текст нового пункта р).

19. Делегат Аргентины напомнил, что во время двух последних сессий Совета его государство взяло на себя обязательство способствовать достижению консенсуса по этому очень непростому вопросу и что оно подтвердило это обязательство в общем заявлении на втором пленарном заседании (P/2) 24 сентября 2013 года. Он лично был рад сообщить, что Аргентина добросовестно выполняет свое обязательство и способствует достижению консенсуса по проекту резолюции 17/2, невзирая на имеющиеся вопросы к этому проекту. Делегат Аргентины, таким образом, поддержал инициативу председателя.

20. Хотя у делегата Венесуэлы (Боливарианской Республики) вызывали обеспокоенность предложенные тексты пунктов 18 и 19 а), он принял их и новый пункт р), в духе сотрудничества и во имя продвижения вперед.

21. Заявив о том, что достижение консенсуса относительно проекта резолюции 17/2 вызывает у него удовлетворение, делегат Судана отметил, что он не сожалеет о проведении этих поименных голосований, так как каждый голос стал залогом дальнейшей работы. Действуя в духе компромисса, он поддержал предложение председателя, которое стало компромиссным для всех развивающихся государств.

22. Выступая от лица всех государств – членов ЕС и ЕКГА, делегат Литвы приветствовал достижение договоренности относительно проекта резолюции 17/2. Он выразил надежду на то, что принятие ее Ассамблеей послужит хорошим началом для переговоров, результатом которых должно

стать успешное принятие глобальной системы РМ на следующей сессии Ассамблеи в 2016 году, что стало бы большим достижением для всех государств – членов ИКАО.

23. Председатель Исполнительного комитета отметил, что подавляющее большинство государств высказалось в поддержку компромиссных текстов, предложенных им для пунктов 18 и 19 а) проекта резолюции 17/2 и нового пункта р) приложения к ней. Исходя из этого, он заключил, что Комитет одобрил проект резолюции 17/2 в измененной версии, а также проект текста своего доклада по пункту 17 повестки дня (Раздел об изменении климата), содержащийся в документе WP/378, для представления пленарному заседанию.

24. Отметив сохранение обеспокоенности относительно пункта 7 проекта резолюции 17/2, касающегося глобальной желательной цели обеспечения углеродно-нейтрального прироста, делегаты Китая, Бразилии и Саудовской Аравии заявили, что они выскажут свои оговорки по этому вопросу во время рассмотрения данного пункта на пленарном заседании.

25. Делегаты Нигерии, Мексики, Саудовской Аравии, Египта, Китая и Бразилии высоко оценили усилия председателя по достижению договоренности относительно проекта резолюции 17/2.

#### **Минута молчания и соболезнования**

26. По предложению делегата Судана Исполнительный комитет почтил минутой молчания память погибших в авиационном происшествии, произошедшем ранее в этот день в Лагосе, Нигерия. Делегат Нигерии выразил признательность за соболезнования, выраженные делегатами Соединенных Штатов Америки и Китая во время предыдущего (EX/10) заседания, а также за соболезнования, выраженные на проходящем заседании делегатами Южной Африки, Саудовской Аравии, Российской Федерации, Буркина-Фасо, Перу, Колумбии, Египта, Кубы, Аргентины, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Объединенных Арабских Эмиратов, Судана и Литвы (от лица государств – членов ЕС и ЕКГА).

#### ***Передача полномочий председателю Ассамблеи на утверждение протоколов заседаний Исполнительного комитета***

27. Исполнительный комитет передал полномочия председателю Ассамблеи, на утверждение протоколов его заседаний.

28. Заседание закрылось в 19:40.



**ДОБАВЛЕНИЕ**

**СПИСОК РАБОЧИХ ДОКУМЕНТОВ, РАССМОТРЕННЫХ ИСПОЛНИТЕЛЬНЫМ КОМИТЕТОМ**

Пункт 10 повестки дня: Задолженность по взносам

A38-WP/43 EX/30; AD/4	ФИНАНСОВЫЕ (14/08/2013)	АСПЕКТЫ	ЗАДОЛЖЕННОСТИ	ПО	ВЗНОСАМ
A38-WP/43 Revision No. 1 EX/30; AD/4	ФИНАНСОВЫЕ (20/09/2013)	АСПЕКТЫ	ЗАДОЛЖЕННОСТИ	ПО	ВЗНОСАМ
A38-WP/43 Revision No. 1 Addendum No. 1 EX/30; AD/4	ФИНАНСОВЫЕ (24/09/2013)	АСПЕКТЫ	ЗАДОЛЖЕННОСТИ	ПО	ВЗНОСАМ

Пункт 11 повестки дня: Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы

A38-WP/373 EX/126	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 11, 18 И 19 ПОВЕСТКИ ДНЯ (26/09/2013)
----------------------	---

Пункт 12 повестки дня: Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества и оказания технической помощи

A38-WP/19 EX/14	ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ И ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ПЕРИОД 2010–2012 ГОДОВ (30/05/2013)
A38-WP/19 Revised EX/14	ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ И ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА И ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В ПЕРИОД 2010–2012 ГОДОВ (14/08/2013)
A38-WP/134 EX/51	НОВЫЕ ПОДХОДЫ К РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА ИКАО-МАК RER/01/901 (COSCAP-CIS) (21/08/2013)
A38-WP/171 EX/65	ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ И ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (26/08/2013)
A38-WP/171 Corrigendum No. 1 EX/65	ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОМОЩИ И ТЕХНИЧЕСКОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (16/09/2013)
A38-WP/334 EX/115	СОТРУДНИЧЕСТВО И ТЕХНОЛОГИИ В СФЕРЕ АЭРОПОРТОВ ЯПОНИИ, ВКЛЮЧАЯ ЭКОЛОГИЧНЫЙ АЭРОПОРТ (16/09/2013)
A38-WP/372 EX/125	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 12 ПОВЕСТКИ ДНЯ (26/09/2013)

Пункт 13 повестки дня: Авиационная безопасность. Политика

---

A38-WP/12 EX/7	РЕЗУЛЬТАТЫ КОНФЕРЕНЦИИ ВЫСОКОГО УРОВНЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (HLCAS) (22/05/2013)
A38-WP/13 EX/8	ДЕКЛАРАЦИЯ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ВСЕОБЪЕМЛЯЮЩАЯ СТРАТЕГИЯ ИКАО В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ICASS) (30/05/2013)
A38-WP/14 EX/9	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ ИКАО, КАСАЮЩЕЙСЯ ЗАЩИТЫ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОТ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА (31/05/2013)
A38-WP/64 EX/32	ПРЕДЛОЖЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ПРИОРИТЕТНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ РАБОТЫ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (22/07/2013)
A38-WP/104 EX/40	ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОСНОВЕ ОЦЕНКИ РИСКА (13/08/2013)
A38-WP/124 EX/45	ЛАЗЕРНАЯ СИСТЕМА УПРАВЛЯЕМОГО ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ИНФРАКРАСНЫМ СРЕДСТВАМ (DIRCMS), УСТАНОВЛИВАЕМАЯ НА КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДАХ, ЗАРЕГИСТРИРОВАННЫХ В ИЗРАИЛЕ (19/08/2013)
A38-WP/128 EX/46	МЕРЫ ПО УКРЕПЛЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА СЛЕДУЮЩИЙ ТРЕХЛЕТНИЙ ПЕРИОД (20/08/2013)
A38-WP/129 EX/47	ПРИНЦИПЫ, РЕГУЛИРУЮЩИЕ МЕЖДУНАРОДНОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ДАЛЬНЕЙШИЕ ШАГИ (20/08/2013)
A38-WP/133 EX/50	ПРЕДЛАГАЕМАЯ ДОРОЖНАЯ КАРТА УКРЕПЛЕНИЯ ГЛОБАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАГРУЗА (20/08/2013)
A38-WP/136 EX/52	ВНЕДРЕНИЕ ДОСМОТРА ЖИДКОСТЕЙ, АЭРОЗОЛЕЙ И ГЕЛЕЙ (19/08/2013)
A38-WP/138 EX/53	РАЗРАБОТКА ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА ПО РЕАЛИЗАЦИИ ОСНОВАННОГО НА РЕЗУЛЬТАТАХ ПОДХОДА К АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (17/08/2013)
A38-WP/158 EX/56	БЕЗОПАСНОСТЬ АВИАГРУЗА И АВИАПОЧТЫ (20/08/2013)
A38-WP/159 EX/57	РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММЫ ПО ПОВЫШЕНИЮ ОСВЕДОМЛЕННОСТИ ОБ УГРОЗЕ (20/08/2013)
A38-WP/172 EX/56	НЕЗАКОННЫЙ ОБОРОТ НАРКОТИЧЕСКИХ СРЕДСТВ И ПСИХОТРОПНЫХ ВЕЩЕСТВ ПО ВОЗДУХУ (22/08/2013)
A38-WP/178 EX/69	ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАГРУЗА (20/08/2013)
A38-WP/197 EX/73	КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР ИКАО ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (20/08/2013)

A38-WP/235 EX/80	ПРЕДЛОЖЕНИЕ О ВЫДВИЖЕНИИ ИНИЦИАТИВ ПО ВИРТУАЛЬНОМУ (КОМПЬЮТЕРНОМУ) ОБУЧЕНИЮ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (20/08/2013)
A38-WP/273 EX/93	СИСТЕМА РЕАГИРОВАНИЯ НА УГРОЗЫ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ НОВЕЙШИХ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В РЕСПУБЛИКЕ КОРЕЯ (09/09/2013)
A38-WP/276 EX/95	ИННОВАЦИИ В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. РАЗРАБОТКА НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ СИСТЕМ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И СОТРУДНИЧЕСТВО С ОТРАСЛЬЮ (10/09/2013)
A38-WP/345 EX/118	СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ВО ВЬЕТНАМЕ (16/09/2013)
A38-WP/385 EX/131	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 13 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2013)

Пункт 14 повестки дня: Универсальная программа проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ)

---

A38-WP/15 EX/10	УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ): ПЕРЕХОД К МЕХАНИЗМУ ПОСТОЯННОГО МОНИТОРИНГА (31/05/2013)
A38-WP/15 Revision No. 1 EX/10	УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ): ПЕРЕХОД К МЕХАНИЗМУ ПОСТОЯННОГО МОНИТОРИНГА (08/07/2013)
A38-WP/16 EX/11	УНИВЕРСАЛЬНАЯ ПРОГРАММА ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ) (12/07/2013)
A38-WP/168 EX/64	КОНТРОЛЬ КАЧЕСТВА МЕР АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ОПЫТ ДОМИНИКАНСКОЙ РЕСПУБЛИКИ (20/08/2013)
A38-WP/230 EX/78	ЭВОЛЮЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ) (09/09/2013)
A38-WP/230 Corrigendum No. 1 EX/78	ЭВОЛЮЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ УНИВЕРСАЛЬНОЙ ПРОГРАММЫ ПРОВЕРОК В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (УППАБ) (25/09/2013)
A38-WP/328 EX/114; TE/145	ДОКЛАД О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЕ В РАМКАХ КАРИБСКОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (CASSOS) СО ВРЕМЕНИ 37-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ (17/09/2013)
A38-WP/392 EX/134	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 14 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2013)

Пункт 15 повестки дня: *Авиационная безопасность. Поддержка внедрения*

---

A38-WP/20 EX/15	СТРАТЕГИЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ И НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (10/06/2013)
A38-WP/21 EX/16	ПРОГРАММА ПОДДЕРЖКИ ВНЕДРЕНИЯ И РАЗВИТИЯ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ISD-SEC) (07/06/2013)
A38-WP/107 EX/43	СТРАТЕГИЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ И НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (21/08/2013)
A38-WP/130 EX/48	СТРАТЕГИЯ НАРАЩИВАНИЯ ПОТЕНЦИАЛА, КОНКРЕТНО ОРИЕНТИРОВАННАЯ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ АВИАГРУЗА (21/08/2013)
A38-WP/152 EX/54	ПРЕЗЕНТАЦИЯ ШКОЛЫ ПО АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ESAC), РЕГИОНАЛЬНОГО УЧЕБНОГО ЦЕНТРА ИКАО, УЦАБ/ESAC (20/08/2013)
A38-WP/160 EX/58	ЗАЩИТА ОХРАНЯЕМЫХ ЗОН ОГРАНИЧЕННОГО ДОСТУПА (20/08/2013)
A38-WP/217 EX/74	МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ "АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ: 40 ЛЕТ НА СЛУЖБЕ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ" (27/08/2013)
A38-WP/299 EX/102	ПОДГОТОВКА В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ДРУГИЕ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МЕРОПРИЯТИЯ ПО НАРАЩИВАНИЮ ПОТЕНЦИАЛА РАЗВИВАЮЩИХСЯ СТРАН ПОД РУКОВОДСТВОМ РЕСПУБЛИКИ КОРЕЯ (11/09/2013)
A38-WP/313 EX/107	ПРОГРАММА ПРОВЕРОК И ИНСПЕКЦИЙ ЗАПАДНОАФРИКАНСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ВАЛЮТНОГО СОЮЗА (ЗЭВС) (11/09/2013)
A38-WP/313 Revision EX/107	ПРОГРАММА ПРОВЕРОК И ИНСПЕКЦИЙ ЗАПАДНОАФРИКАНСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО И ВАЛЮТНОГО СОЮЗА (ЗЭВС) (20/09/2013)
A38-WP/320 EX/111	РЕШЕНИЯ AVSEC/FAL, СФОРМУЛИРОВАННЫЕ ЛАКГА (11/09/2013)
A38-WP/320 Revised EX/111	РЕШЕНИЯ AVSEC/FAL, СФОРМУЛИРОВАННЫЕ ЛАКГА (19/09/2013)
A38-WP/396 EX/135	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 15 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2013)

Пункт 16 повестки дня: *Упрощение формальностей и машиночитываемые проездные документы*

---

A38-WP/3 EX/1	СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПРИЛОЖЕНИЕМ 9 "УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ", И ПРЕДЛАГАЕМАЯ ПРОГРАММА РАБОТЫ НА СЛЕДУЮЩИЙ ТРЕХЛЕТНИЙ ПЕРИОД (26/02/2013)
------------------	---



A38-WP/4 EX/2	СОБЫТИЯ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К ПРОГРАММЕ МАШИНОСЧИТЫВАЕМЫХ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ (МСПД) И ДИРЕКТОРИИ ОТКРЫТЫХ КЛЮЧЕЙ (ДОК) (06/05/2013)
A38-WP/11 EX/6	ПРЕДЛОЖЕНИЕ О СТРАТЕГИИ ИКАО В ОБЛАСТИ ПРОГРАММЫ ИДЕНТИФИКАЦИИ ПассажиРОВ (ИКАО TRIP) (17/05/2013)
A38-WP/23 EX/18	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ (20/06/2013)
A38-WP/94 EX/39	ДАННЫЕ О ПАССАЖИРАХ И ПОГРАНИЧНЫЙ КОНТРОЛЬ (07/08/2013)
A38-WP/94 Rev.No.1, EX/39	ДАННЫЕ О ПАССАЖИРАХ И ПОГРАНИЧНЫЙ КОНТРОЛЬ (03/09/2013)
A38-WP/105 EX/41	СОБЫТИЯ, СВЯЗАННЫЕ С ПРОГРАММОЙ МАШИНОСЧИТЫВАЕМЫХ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ (МСПД) И ДИРЕКТОРИЕЙ ОТКРЫТЫХ КЛЮЧЕЙ (ДОК) (21/08/2013)
A38-WP/161 EX/59	ПРОГРАММА ДЛЯ "ПРОВЕРЕННЫХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ" (20/08/2013)
A38-WP/180 EX/71	ПРОГРЕСС В ОБЛАСТИ УПРОЩЕНИЯ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ И ЭЛЕКТРОННЫХ ПАСПОРТОВ В КИТАЕ (20/08/2013)
A38-WP/246 EX/82	УПРОЩЕНИЕ ВИЗОВЫХ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ КАК СПОСОБ СТИМУЛИРОВАТЬ РОСТ ТУРИЗМА (09/09/2013)
A38-WP/254 EX/84	ГЛОБАЛЬНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ СБОРА И ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ДАННЫХ ЗАПИСЕЙ РЕГИСТРАЦИИ ПАССАЖИРОВ (PNR) (17/09/2013)
A38-WP/267 EX/87	ПРЕДЛОЖЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ ИКАО ДЛЯ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ИММИГРАЦИОННОГО КОНТРОЛЯ (17/09/2013)
A38-WP/269 EX/89	РЕЗУЛЬТАТЫ РАБОТЫ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СЛУЖБЫ ИММИГРАЦИОННОГО КОНТРОЛЯ (11/09/2013)
A38-WP/322 EX/112	ДОКЛАД О ДЕЙСТВИЯХ, ПРЕДПРИНЯТЫХ ЧИЛИ В ЧАСТИ, КАСАЮЩЕЙСЯ МАШИНОСЧИТЫВАЕМЫХ ПРОЕЗДНЫХ ДОКУМЕНТОВ (11/09/2013)
A38-WP/397 EX/136	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 16 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2013)

Пункт 17 повестки дня: Охрана окружающей среды

---

A38-WP/25 EX/20	СОБЫТИЯ В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ И ОКРУЖАЮЩАЯ СРЕДА (18/07/2013)
A38-WP/26 EX/21	НЫНЕШНИЕ И БУДУЩИЕ ТЕНДЕНЦИИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОГО ШУМА И ЭМИССИИ (18/07/2013)

A38-WP/27 EX/22	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ, АВИАЦИОННЫЙ ШУМ И КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА (18/07/2013)
A38-WP/28 EX/23	УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ ТОПЛИВА ДЛЯ АВИАЦИИ (18/07/2013)
A38-WP/29 EX/24	РЫНОЧНЫЕ МЕРЫ (PM) (04/09/2013)
A38-WP/30 EX/25	ПЛАНЫ ДЕЙСТВИЙ ГОСУДАРСТВ ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO <sub>2</sub> (23/07/2013)
A38-WP/31 EX/26	ПОМОЩЬ ГОСУДАРСТВАМ. АВИАЦИЯ И ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (18/07/2013)
A38-WP/32 EX/27	СОБЫТИЯ В ДРУГИХ ОРГАНАХ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ И МЕЖДУНАРОДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЯХ, СВЯЗАННЫЕ С ОХРАНОЙ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (18/07/2013)
A38-WP/33 EX/28	ИНИЦИАТИВА ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ КЛИМАТИЧЕСКОЙ НЕЙТРАЛЬНОСТИ СИСТЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ (02/07/2013)
A38-WP/34 EX/29	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (04/09/2013)
A38-WP/68 EX/33	СОКРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ CO <sub>2</sub> (24/07/2013)
A38-WP/68 Revision No. 1 EX/33	СОКРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ CO <sub>2</sub> (20/08/2013)
A38-WP/68 Revision No. 2 EX/33	СОКРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ CO <sub>2</sub> (03/09/2013)
A38-WP/68 Revision No. 3 EX/33	СОКРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ CO <sub>2</sub> (17/09/2013)
A38-WP/70 EX/34	МНЕНИЯ ЕВРОПЕЙСКИХ СТРАН О МЕСТНОМ ВОЗДЕЙСТВИИ АВИАЦИИ НА ОКРУЖАЮЩУЮ СРЕДУ (25/07/2013)
A38-WP/83 EX/38	ВСЕОБЪЕМЛЮЩИЙ ПОДХОД К СОКРАЩЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ (31/07/2013)
A38-WP/83 Revision No. 1 EX/38	ВСЕОБЪЕМЛЮЩИЙ ПОДХОД К СОКРАЩЕНИЮ ВОЗДЕЙСТВИЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ (25/09/2013)

A38-WP/106 EX/42	РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМ, СВЯЗАННЫХ С НЕГАТИВНЫМ ВОЗДЕЙСТВИЕМ ШУМА И ВЛИЯНИЕМ НА КАЧЕСТВО МЕСТНОГО ВОЗДУХА (20/08/2013)
A38-WP/108 EX/44	УСТОЙЧИВО ПРОИЗВОДИМЫЕ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВИДЫ РЕАКТИВНОГО ТОПЛИВА (20/08/2013)
A38-WP/131 EX/49	ДОМИНИКАНСКАЯ РЕСПУБЛИКА – ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ПО СОКРАЩЕНИЮ ЭМИССИИ CO <sub>2</sub> МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (20/08/2013)
A38-WP/163 EX/60	ПОЛИТИКА ИКАО В ОТНОШЕНИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ШУМОМ (20/08/2013)
A38-WP/163 Revision No. 1, EX/60	ПОЛИТИКА ИКАО В ОТНОШЕНИИ ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С ШУМОМ (03/09/2013)
A38-WP/164 EX/61	ИНИЦИАТИВЫ ИНДОНЕЗИИ В ОБЛАСТИ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТОЙ АВИАЦИИ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ: АЛЬТЕРНАТИВНОЕ ТОПЛИВО ДЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (20/08/2013)
A38-WP/165 EX/62	ИНИЦИАТИВЫ ИНДОНЕЗИИ В ОБЛАСТИ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТОЙ АВИАЦИИ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ. ВОЗОБНОВЛЯЕМАЯ ЭНЕРГИЯ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ АЭРОПОРТОВ (20/08/2013)
A38-WP/165 Revision EX/62	ИНИЦИАТИВЫ ИНДОНЕЗИИ В ОБЛАСТИ ЭКОЛОГИЧЕСКИ ЧИСТОЙ АВИАЦИИ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ. ВОЗОБНОВЛЯЕМАЯ ЭНЕРГИЯ ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ АЭРОПОРТОВ (25/09/2013)
A38-WP/166 EX/63	ИНИЦИАТИВЫ В ОБЛАСТИ ЭКОЛОГИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В ЦЕЛЯХ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ: МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ЭКОЛОГИИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА 2013 ГОДА (IGAC-2013) (IGAC-2013) (20/08/2013)
A38-WP/176 EX/67	ОЖИДАЕМЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ЖЕЛАТЕЛЬНЫЕ ЦЕЛИ 38-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ, КАСАЮЩИЕСЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА. ТОЧКА ЗРЕНИЯ КОРОЛЕВСТВА САУДОВСКОЙ АРАВИИ (20/08/2013)
A38-WP/183 EX/72	ДОСТИЖЕНИЕ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ ПУТЕМ ТЕХНИЧЕСКИХ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ МЕР. ЧТО СДЕЛАНО КИТАЕМ (20/08/2013)
A38-WP/222 EX/75	УПРАВЛЕНИЕ ШУМОМ В ИНДИИ И ДОРОЖНАЯ КАРТА ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (20/08/2013)
A38-WP/234 EX/79	РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ВОЗДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ НА КЛИМАТ (20/08/2013)
A38-WP/240 EX/81	ПОДХОД И РЕКОМЕНДАЦИИ ЮЖНОЙ АФРИКИ ОТНОСИТЕЛЬНО ВВЕДЕНИЯ ОГРАНИЧЕНИЙ НА ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ В НОЧНОЕ ВРЕМЯ ДЛЯ СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ АВИАЦИОННОГО ШУМА (29/08/2013)

A38-WP/250 EX/83	РЫНОЧНЫЕ МЕРЫ КАК ФАКТОР УВЕЛИЧЕНИЯ ЭМИССИИ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ В СЕКТОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (20/08/2013)
A38-WP/258 EX/85	МНЕНИЯ ОАЭ ОТНОСИТЕЛЬНО АВИАЦИИ И ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА (09/09/2013)
A38-WP/268 EX/88	СОГЛАШЕНИЕ О ДОБРОВОЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ЦЕЛЯХ СОКРАЩЕНИЯ ЭМИССИИ ПГ В РЕСПУБЛИКЕ КОРЕЯ (11/09/2013)
A38-WP/270 EX/90	РАЗРАБОТКА ПРОГРАММЫ АВИАЦИОННОГО ОБРАЗОВАНИЯ В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (11/09/2013)
A38-WP/271 EX/91	УПРАВЛЕНИЕ ЭМИССИЕЙ УГЛЕРОДА В АЭРОПОРТАХ (10/09/2013)
A38-WP/272 EX/92	ПОЗИЦИЯ АФРИКАНСКИХ ГОСУДАРСТВ ПО ВОПРОСУ ИЗМЕНЕНИЯ КЛИМАТА (11/09/2013)
A38-WP/275 EX/94	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ УТОЧНЕНИЯ К ПРОЕКТУ СВОДНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (10/09/2013)
A38-WP/279 EX/97	ПЛАН ДЕЙСТВИЙ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АМЕРИКИ ПО СНИЖЕНИЮ ЭМИССИИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (СААРЕР) (10/09/2013)
A38-WP/288 EX/100	ЭФФЕКТИВНЫЕ РЫНОЧНЫЕ МЕРЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ НА РЕШЕНИЕ ПРОБЛЕМЫ ЭМИССИИ ПАРНИКОВЫХ ГАЗОВ МЕЖДУНАРОДНОЙ АВИАЦИИ (12/09/2013)
A38-WP/289 EX/101	ПРОЗРАЧНОСТЬ И ПРОЦЕДУРНЫЕ АСПЕКТЫ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (12/09/2013)
A38-WP/297 EX/99	СТАНДАРТ ИКАО НА CO <sub>2</sub> КАК ЧАСТЬ КОМПЛЕКСА МЕР ПО ДОСТИЖЕНИЮ ЦЕЛЕЙ В ОБЛАСТИ СНИЖЕНИЯ ЭМИССИИ (19/09/2013)
A38-WP/305 EX/105	БРАЗИЛЬСКИЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ В ОБЛАСТИ ЭМИССИИ CO <sub>2</sub> (13/09/2013)
A38-WP/317 EX/109	СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ В ПОДДЕРЖКУ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ (10/09/2013)
A38-WP/317 Corrigendum No. 1 EX/109	СОБЫТИЯ В ОБЛАСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ЛАТИНСКОЙ АМЕРИКИ В ПОДДЕРЖКУ УСТОЙЧИВОГО РАЗВИТИЯ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В РЕГИОНЕ (24/09/2013)
A38-WP/318 EX/110	ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ, САЕР И РЕГИОНАЛЬНЫЕ БЮРО ИКАО (20/08/2013)

A38-WP/327 EX/113	МИЛЛИОНЫ РАБОТАЮЩИХ В АЭРОПОРТАХ ЛЮДЕЙ МОГУТ ПОСТРАДАТЬ ИЗ-ЗА ПОТЕНЦИАЛЬНО ОПАСНОГО КАЧЕСТВА ВОЗДУХА (16/09/2013)
A38-WP/327 Revision No.1, EX/113	ВРЕДНЫЕ ПОСЛЕДСТВИЯ ВОЗДЕЙСТВИЯ МЕЛКИХ ЧАСТИЦ (20/09/2013)
A38-WP/328 EX/114; TE/145	ДОКЛАД О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЕ В РАМКАХ КАРИБСКОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (CASSOS) ПОСЛЕ 37-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ (17/09/2013)
A38-WP/346 Revision No. 1 EX/123; TE/154	ИНДИЙСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ В ОБЛАСТИ ЭКОЛОГИЧНОСТИ (23/09/2013)
A38-WP/348 EX/119	МЕРЫ ПО ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ В СЕКТОРЕ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (17/09/2013)
A38-WP/350 EX/120	СОКРАЩЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ ЭМИССИИ CO <sub>2</sub> (17/09/2013)
A38-WP/371 EX/124	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2013)
A38-WP/378 EX/127	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ (01/10/2013)
A38-WP/378 Revision No.1, EX/127	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 17 ПОВЕСТКИ ДНЯ (02/10/2013)
A38-WP/424 EX/139	СВОДНОЕ ЗАЯВЛЕНИЕ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (01/10/2013)
A38-WP/425 EX/140	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ К ПРОЕКТУ СВОДНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (01/10/2013)
A38-WP/426 EX/141	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ К ПРОЕКТУ СВОДНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (01/10/2013)
A38-WP/427 EX/142	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ К ПРОЕКТУ СВОДНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (02/10/2013)
A38-WP/432 EX/144	ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ К ПРОЕКТУ СВОДНОГО ЗАЯВЛЕНИЯ О ПОСТОЯННОЙ ПОЛИТИКЕ И ПРАКТИКЕ ИКАО В ОБЛАСТИ ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ. ИЗМЕНЕНИЕ КЛИМАТА (01/10/2013)

Пункт 18 повестки дня: Сотрудничество с региональными организациями и региональными органами гражданской авиации

---

A38-WP/9 EX/5	СОТРУДНИЧЕСТВО С РЕГИОНАЛЬНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ И РЕГИОНАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (30/05/2013)
A38-WP/157 EX/55	СОТРУДНИЧЕСТВО С РЕГИОНАЛЬНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ (20/08/2013)
A38-WP/286 EX/98	ВАЖНОСТЬ УЧАСТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ПРОГРАММЕ РАБОТЫ В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В РАМКАХ ИКАО (11/09/2013)
A38-WP/286 Revision No. 1 EX/98	ВАЖНОСТЬ УЧАСТИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ В ПРОГРАММЕ РАБОТЫ В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА В РАМКАХ ИКАО (18/09/2013)
A38-WP/373 EX/126	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 11, 18 И 19 ПОВЕСТКИ ДНЯ (26/09/2013)

Пункт 19 повестки дня: Срок пребывания в должности Генерального секретаря

---

A38-WP/5 EX/3	ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ СРОКОВ ПРЕБЫВАНИЯ В ДОЛЖНОСТИ ГЕНЕРАЛЬНЫХ СЕКРЕТАРЕЙ
A38-WP/373 EX/126	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 11, 18 И 19 ПОВЕСТКИ ДНЯ (26/09/2013)

Пункт 20 повестки дня: Предложение проводить сессии Ассамблеи каждые два года

---

A38-WP/18 EX/13	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ПРОВОДИТЬ СЕССИИ АССАМБЛЕИ ОДИН РАЗ В ДВА ГОДА (05/06/2013)
A38-WP/381 EX/128	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 20 И 21 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2013)

Пункт 21 повестки дня: Предложение изменить статью 50 а) Чикагской конвенции с целью увеличения состава Совета до 39

---

A38-WP/17 EX/12	ПРЕДЛОЖЕНИЕ ВНЕСТИ ПОПРАВКУ В СТАТЬЮ 50 а) ЧИКАГСКОЙ КОНВЕНЦИИ В ЦЕЛЯХ УВЕЛИЧЕНИЯ КОЛИЧЕСТВА ЧЛЕНОВ СОВЕТА ДО 39 (28/05/2013)
A38-WP/381 EX/128	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 20 И 21 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2013)

Пункт 22 повестки дня: Управление людскими ресурсами

---

A38-WP/75 EX/36	УПРАВЛЕНИЕ ЛЮДСКИМИ РЕСУРСАМИ (31/07/2013)
A38-WP/386 EX/132	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 22 И 23 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2013)

A38-WP/386      ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 22 И 23 ПОВЕСТКИ ДНЯ  
Revised, EX/132      (28/09/2013)

---

Пункт 23 повестки дня: Кадровая ситуация в ИКАО

---

A38-WP/76  
EX/37      КАДРОВАЯ СИТУАЦИЯ В ИКАО (30/07/2013)

A38-WP/76  
Revision  
EX/37      КАДРОВАЯ СИТУАЦИЯ В ИКАО (23/08/2013)

A38-WP/226  
EX/76      ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОТКОМАНДИРОВАНИИ ЭКСПЕРТОВ,  
ПРЕДЛОЖЕННОМ УПРАВЛЕНИЕМ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ КИТАЯ, В  
ПОДДЕРЖКУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИКАО (09/09/2013)

A38-WP/386  
EX/132      ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 22 И 23 ПОВЕСТКИ ДНЯ  
(27/09/2013)

A38-WP/386  
Revised  
EX/132      ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТАМ 22 И 23 ПОВЕСТКИ ДНЯ  
(28/09/2013)

---

Пункт 24 повестки дня: Повышение эффективности и действенности ИКАО

---

A38-WP/6  
EX/4      ПОПРАВКА К ПРАВИЛУ 63 ПОСТОЯННЫХ ПРАВИЛ ПРОЦЕДУРЫ  
АССАМБЛЕИ МЕЖДУНАРОДНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ ГРАЖДАНСКОЙ  
АВИАЦИИ, КАСАЮЩАЯСЯ ВКЛЮЧЕНИЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ  
КИТАЙСКОГО ЯЗЫКА (15/05/2013)

A38-WP/74  
EX/35      ПОВЫШЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ И ДЕЙСТВЕННОСТИ ИКАО.  
СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ  
(30/07/2013)

A38-WP/227  
EX/77      НАЛИЧИЕ ДОКУМЕНТОВ ИКАО НА ОФИЦИАЛЬНЫХ ЯЗЫКАХ  
ОРГАНИЗАЦИИ (23/09/2013)

A38-WP/307  
EX/106      МНОГОЯЗЫЧИЕ – ОДИН ИЗ ФУНДАМЕНТАЛЬНЫХ ПРИНЦИПОВ ДЛЯ  
ДОСТИЖЕНИЯ ЦЕЛЕЙ ИКАО КАК СПЕЦИАЛИЗИРОВАННОГО  
УЧРЕЖДЕНИЯ ООН (17/09/2013)

A38-WP/362  
EX/122      СОХРАНЕНИЕ МНОГОЯЗЫЧИЯ В ИКАО (23/09/2013)

A38-WP/403  
EX/137      ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 24 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2013)

---

Пункт 25 повестки дня: Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению  
Исполнительным комитетом

---

A38-WP/22  
EX/17      ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В  
АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (31/05/2013)

A38-WP/24 EX/19	ОБНОВЛЕНИЕ РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ А22-4 "СОСТАВ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ КОМИССИИ И УЧАСТИЕ В ЕЕ РАБОТЕ" (11/06/2013)
A38-WP/48 EX/31	РАЗРАБОТКА И ВНЕДРЕНИЕ СТАНДАРТОВ И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКИ (SARPS) И ПРАВИЛ АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (PANS) И УВЕДОМЛЕНИЕ О РАЗЛИЧИЯХ (31/07/2013)
A38-WP/260 EX/86	РАЗРАБОТКА ИНСТРУКТИВНОГО МАТЕРИАЛА ПО ОПРЕДЕЛЕНИЮ РАЗЛИЧИЙ И ПРЕДСТАВЛЕНИЮ ИНФОРМАЦИИ О НИХ (11/09/2013)
A38-WP/300 EX/103	РЕАЛИЗАЦИЯ ПОЛИТИКИ ОКАЗАНИЯ НЕОБХОДИМОЙ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (12/09/2013)
A38-WP/301 EX/104	ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (12/09/2013)
A38-WP/301 Corrigendum №. 1 EX/104	ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОСТРАДАВШИМ В АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ И ИХ СЕМЬЯМ (18/09/2013)
A38-WP/335 EX/116	СОГЛАСОВАНИЕ СТРАТЕГИЧЕСКИХ ЦЕЛЕЙ ИКАО С ГОСУДАРСТВАМИ-ЧЛЕНАМИ И МЕХАНИЗМ УВЕДОМЛЕНИЯ О ХОДЕ РАБОТЫ (09/09/2013)
A38-WP/338 EX/117	ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ ОДОБРЕНИЯ ТРЕТЬИХ СТОРОН И МЕМОРАНДУМОВ О ВЗАИМОПОНИМАНИИ (МОВ) (17/09/2013)
A38-WP/387 EX/133	ПРОЕКТ ТЕКСТА ДОКЛАДА ПО ПУНКТУ 25 ПОВЕСТКИ ДНЯ (27/09/2013)

---

Пункт 26 повестки дня: Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2010, 2011 и 2012 годы

---

Пункт 27 повестки дня: Безопасность полетов. Политика

---

Пункт 28 повестки дня: Безопасность полетов. Стандартизация

---

Пункт 29 повестки дня: Безопасность полетов. Мониторинг и анализ

---

Пункт 30 повестки дня: Безопасность полетов. Поддержка внедрения

---

A38-WP/328 EX/114; TE/145	ДОКЛАД О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПРОДЕЛАННОЙ РАБОТЕ В РАМКАХ КАРИБСКОЙ СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (CASSOS) ПОСЛЕ 37-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ (17/09/2013)
------------------------------	--

---

Пункт 31 повестки дня: Безопасность полетов. Возникающие вопросы

---

Пункт 32 повестки дня: Аэронавигация. Политика

---

Пункт 33 повестки дня: Аэронавигация. Стандартизация

---

Пункт 34 повестки дня: Аэронавигация. Мониторинг и анализ

---



Пункт 35 повестки дня: Аэронавигация. Поддержка внедрения

---

Пункт 36 повестки дня: Аэронавигация. Возникающие вопросы

---

Пункт 37 повестки дня: Ход выполнения Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI)

---

Пункт 38 повестки дня: Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией

---

A38-WP/346 Rev.No.1, EX/123;TE/154	ИНДИЙСКИЕ ИНИЦИАТИВЫ В ОБЛАСТИ ЭКОЛОГИЧНОСТИ (23/09/2013)
--	--

---

Пункт 39 повестки дня: Годовые доклады Совета Ассамблее за 2010, 2011 и 2012 годы

---

Пункт 40 повестки дня: Экономическое развитие воздушного транспорта. Политика

---

Пункт 41 повестки дня: Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

---

Пункт 42 повестки дня: Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания

---

Пункт 43 повестки дня: Авиационные данные. Мониторинг и анализ

---

Пункт 44 повестки дня: Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией

---

Пункт 45 повестки дня: Годовые доклады Совета Ассамблее за 2010, 2011 и 2012 годы

---

Пункт 46 повестки дня: Акты или правонарушения, вызывающие обеспокоенность международного авиационного сообщества, но не подпадающие под действие существующих документов воздушного права

---

Пункт 47 повестки дня: Программа работы Организации в юридической области

---

Пункт 48 повестки дня: Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией

---

Пункт 49 повестки дня: Годовые доклады Совета Ассамблее за 2010, 2011 и 2012 годы

---

Пункт 50 повестки дня: Бюджеты на 2014, 2015 и 2016 годы

---

Пункт 51 повестки дня: Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размеров авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции

---

Пункт 52 повестки дня: Задолженность по взносам бывшей Социалистической Федеративной Республики Югославии

---

Пункт 53 повестки дня: Задолженность по взносам

---

A38-WP/43 EX/30; AD/4	ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ (14/08/2013)
--------------------------	---

---

A38-WP/43 Rev. No. 1 EX/30; AD/4	ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ (20/09/2013)
--	---

A38-WP/43                    ФИНАНСОВЫЕ АСПЕКТЫ ЗАДОЛЖЕННОСТИ ПО ВЗНОСАМ  
Rev. No. 1,                    (24/09/2013)  
Add. No.1  
EX/30; AD/4

---

Пункт 54 повестки дня: Взносы в Общий фонд за 2014, 2015 и 2016 годы

---

Пункт 55 повестки дня: Доклад о Фонде оборотных средств

---

Пункт 56 повестки дня: Распределение излишка наличности/финансирование дефицита

---

Пункт 57 повестки дня: Изменение Финансовых положений

---

Пункт 58 повестки дня: Обзор расходов, утверждение счетов и рассмотрение докладов ревизора за 2010, 2011 и 2012 финансовые годы

---

Пункт 59 повестки дня: Назначение внешнего ревизора

---

Пункт 60 повестки дня: Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Административной комиссией

---

— КОНЕЦ —



ISBN 978-92-9249-652-4



9

789292

496524