

ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

НОЯБРЬ • 2013

РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ



АССАМБЛЕЯ – 38-я СЕССИЯ

Монреаль, 24 сентября — 4 октября 2013 года

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ НА 38-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

ОГЛАВЛЕНИЕ

Резолюция		<i>Страница</i>
A38-1	Оказание помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям	1
A38-2	Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации	2
A38-3	Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту	7
A38-4	Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях поддержания и повышения уровня безопасности полетов	8
A38-5	Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей	10
A38-6	Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра	13
A38-7	Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке	15
A38-8	Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи	18
A38-9	Замена галонов	19
A38-10	Признание аттестации тренажерных устройств имитации полетов (FSTD)	20
A38-11	Разработка и внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомление о различиях	21
A38-12	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	25
A38-13	Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе	44
A38-14	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта	45
A38-15	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся авиационной безопасности	64

A38-16	Сводное заявление о постоянной политике и практике в области упрощения формальностей	82
A38-17	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха	88
A38-18	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата	106
A38-19	Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года	121
A38-20	Поддержка Монреальской конвенции 1999 года	121
A38-21	Ограничение сроков пребывания в должности Генерального секретаря и Президента Совета	122
A38-22	Бюджеты на 2014, 2015 и 2016 годы	123
A38-23	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	125
A38-24	Выполнение государствами-членами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения	125
A38-25	Стимулирование погашения задолженности за длительный срок	128
A38-26	Взносы в Общий фонд за 2014, 2015 и 2016 годы	129
A38-27	Фонд оборотных средств	129
A38-28	Изменение Финансовых положений	131
A38-29	Утверждение счетов Организации за 2010, 2011 и 2012 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	132
A38-30	Назначение внешнего ревизора	133

РЕЗОЛЮЦИИ, ПРИНЯТЫЕ НА 38-Й СЕССИИ АССАМБЛЕИ

ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЕ ИЗДАНИЕ

Резолюция 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 государствами-членами 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 государствами-членами 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 государствами-членами и ИКАО в целях повышения действенности усилий государств по оказанию поддержки семьям,

учитывая, что согласование правил, касающихся порядка оказания помощи потерпевшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, является, кроме всего прочего, гуманитарной обязанностью и факультативной функцией Совета ИКАО, предусмотренной в статье 55 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*" (Сirc 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* государства-члены вновь подтвердить свою приверженность принципу оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей;

2. *настоятельно призывает* государства-члены вводить в действие законодательство, правила и/или принципы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей с учетом основных принципов ИКАО, изложенных в Doc 9998;

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;

5. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию A32-7.

Резолюция A38-2. Глобальное планирование ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов и аэронавигации

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что для реализации этой цели Организация определила стратегические цели, включая цели для безопасности полетов, пропускной способности и эффективности,

признавая важность глобальных рамок для поддержки стратегических целей ИКАО,

признавая важность эффективной реализации основанных на глобальных рамках региональных и национальных планов и инициатив,

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

отмечая, что Совет 30 июля 2013 года утвердил первое издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП), а 29 мая 2013 года четвертое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП).

1. *одобряет* первое издание Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПБП) и четвертое издание Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) в качестве глобальных стратегических направлений деятельности, соответственно, в области безопасности полетов и аэронавигации;

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

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

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

5. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать сбалансированные решения в целях полномасштабной реализации их функций в области контроля за обеспечением безопасности полетов и аэронавигации, что может быть достигнуто посредством совместного использования ресурсов, а также привлечения таких внутренних и/или внешних ресурсов, как региональные и субрегиональные организации и специалистов из других государств;

6. *настоятельно призывает* государства-члены продемонстрировать политическую волю в целях принятия мер по устранению недостатков в области безопасности полетов и аэронавигации, включая недостатки, выявленные в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), применяя при этом цели ГПБП и ГАНП, а также процесс регионального планирования ИКАО;

7. *настоятельно призывает* государства-члены, отрасль и финансовые организации оказывать необходимую поддержку согласованной реализации ГПБП и ГАНП, избегая при этом дублирования работ;

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

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

10. *порукает* Генеральному секретарю продвигать, предоставлять и эффективно доводить до государств ГПБП и ГАНП;

11. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А37-4, касающуюся глобального планирования ИКАО в целях обеспечения безопасности полетов, и резолюцию А37-12, касающуюся глобального планирования ИКАО в целях обеспечения устойчивого развития.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП)

Ассамблея,

вновь подтверждая, что основная задача Организации по-прежнему заключается в повышении безопасности полетов и связанном с этим снижении количества авиационных происшествий с человеческими жертвами в системе международной гражданской авиации,

признавая, что обеспечение безопасности полетов является совместной обязанностью ИКАО, государств-членов и других заинтересованных сторон,

признавая, что в рамках партнерства государств с отраслевыми организациями могут быть получены выгоды в области безопасности полетов,

признавая, что Конференция высокого уровня по безопасности полетов (2010) подтвердила необходимость в постоянном развитии основных принципов обеспечения безопасности полетов ИКАО в целях поддержания их эффективности и действенности в изменяющихся нормативных, экономических и технических условиях,

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

признавая необходимость поддержания доверия населения к воздушному транспорту посредством обеспечения доступа к соответствующей связанной с безопасностью полетов информации,

признавая, что проактивный подход, в рамках которого осуществляется деятельность по разработке стратегии в целях установления приоритетов, целевых задач и индикаторов для управления рисками безопасности полетов, играет исключительно важную роль в обеспечении дальнейшего повышения безопасности полетов авиации,

признавая, что ИКАО создала региональные группы по безопасности полетов с учетом потребностей различных регионов, используя для этой цели уже существующие структуры и формы сотрудничества,

отмечая намерение использовать в ГПБП принципы управления безопасностью полетов для повышения безопасности полетов за счет концентрации усилий в тех областях, в которых они больше всего необходимы,

отмечая намерение оказывать помощь государствам-членам по внедрению принципов управления безопасностью полетов и снижению рисков в выявленных эксплуатационных проблемных областях,

1. *подчеркивает* необходимость постоянного повышения безопасности полетов путем снижения количества авиационных происшествий и связанных с ними человеческих жертв при выполнении воздушных перевозок во всех регионах мира, в частности, в государствах, где показатели безопасности полетов значительно хуже, чем средний мировой показатель;

2. *подчеркивает*, что ограниченные ресурсы международного авиационного сообщества следует использовать в стратегическом плане для оказания помощи государствам или регионам, уровень развития систем контроля за обеспечением безопасности полетов которых находятся не на приемлемом уровне и у которых имеется политическая воля улучшить функции контроля за обеспечением безопасности полетов;

3. *настоятельно призывает* государства-члены поддержать цели ГПБП посредством осуществления инициатив в области безопасности полетов, изложенных в настоящем документе;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) и соответствующие международные организации работать со всеми заинтересованными сторонами над установлением приоритетов, целевых задач и индикаторов, согласованных с целями ГПБП для снижения количества и частоты авиационных происшествий;

5. *настоятельно призывает* государства осуществлять полномасштабный контроль за обеспечением безопасности полетов своих эксплуатантов в полном соответствии с существующими Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) и убеждаться в том, что за деятельностью каждого иностранного эксплуатанта, выполняющего полеты в пределах их территории, осуществляется адекватный контроль со стороны его собственного государства, и, при необходимости, предпринимать соответствующие действия по поддержанию уровня безопасности;

6. *настоятельно призывает* ИКАО завершить к концу 2014 года разработку дорожных карт безопасности полетов в поддержку ГАНП с тем, чтобы оказать помощь в деле снижения рисков в выявленных эксплуатационных проблемных областях.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Глобальный аэронавигационный план (ГАНП)

Ассамблея,

принимая во внимание, что повышение безопасности полетов, пропускной способности и эффективности деятельности авиации является ключевым элементом стратегических целей ИКАО,

приняв резолюцию А37-15, представляющую собой сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах ИКАО, касающихся непосредственно аэронавигации,

признавая важность ГАНП как эксплуатационной стратегии и части комплекса мер по защите окружающей среды,

признавая, что многие государства разрабатывают свои планы модернизации аэронавигационных систем с учетом оборудования следующего поколения,

1. *порукает* Совету использовать предусмотренные в Глобальном аэронавигационном плане (ГАНП) рекомендации для разработки и приоритизации технической программы работы ИКАО в области аэронавигации;

2. *настоятельно призывает* Совет предоставить государствам дорожную карту стандартизации, на которую указывается в ГАНП в качестве основы программы работы ИКАО;

3. *призывает* государства, группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) и авиационную отрасль использовать предусмотренные в ГАНП рекомендации в рамках деятельности по планированию и осуществлению проектов, которые устанавливают приоритеты, целевые задачи и индикаторы в соответствии с согласованными на глобальном уровне целями, учитывая эксплуатационные потребности;

4. *призывает* государства придерживаться принципов ГАНП как эффективной эксплуатационной меры по защите окружающей среды;

5. *призывает* государства, PIRG и авиационную отрасль своевременно представлять ИКАО и друг другу информацию о статусе реализации ГАНП, включая уроки, полученные в ходе выполнения его положений;

6. *предлагает* PIRG использовать стандартные средства ИКАО или соответствующие региональные средства для целей мониторинга и проводимого совместно с ИКАО анализа статуса внедрения аэронавигационных систем;

7. *порукает* Совету опубликовать результаты данного анализа на региональных табло показателей деятельности и в годовом глобальном аэронавигационном докладе, включая, как минимум, ключевые приоритеты внедрения и преимущества для окружающей среды, полученные при использовании признанных CAEP методов;

8. *настоятельно призывает* государства, разрабатывающие планы модернизации своих аэронавигационных систем с учетом оборудования нового поколения, согласовывать свои планы с ИКАО так, чтобы обеспечить глобальную совместимость и гармонизацию.

Резолюция А38-3. Защита некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию и инциденту

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

признавая, что использование полученной в результате расследований информации для принятия дисциплинарных, гражданских, административных и уголовных процессуальных действий, как правило, не является средством поддержания или повышения уровня безопасности полетов,

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

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

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

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

признавая, что созданная по рекомендации Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года и во исполнение резолюции А37-2 Целевая группа по защите информации о безопасности полетов распространила для рассмотрения ряд выводов и рекомендаций в отношении надлежащего использования и защиты информации о безопасности полетов,

1. *настоятельно призывает* государства-члены в соответствии с п. 5.12 Приложения 13 продолжать анализировать и, при необходимости, корректировать свои законодательства, правила и политику в целях обеспечения защиты некоторых записей, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, чтобы, по возможности, устранить препятствия при расследованиях авиационных происшествий и инцидентов, учитывая при этом опубликованные ИКАО правовые принципы защиты информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов;

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

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-2.

Резолюция А38-4. Защита информации из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов в целях поддержания и повышения уровня безопасности полетов

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

отмечая опубликование и разработку на постоянной основе ИКАО правовых принципов, предназначенных оказывать государствам помощь в принятии национальных законов и правил и введении вспомогательной политики и практики для обеспечения защиты информации, поступающей из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, предусматривая при этом надлежащее отправление правосудия,

признавая, что правовые принципы, изложенные в дополнении Е к Приложению 13, а также в дополнении В к Приложению 19 будут и впредь помогать многим государствам в разработке и реализации мер защиты информации, получаемой из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов,

учитывая, что полномочные органы гражданской авиации признают необходимость постоянного изучения ИКАО вопроса о защите информации о безопасности полетов,

признавая, что созданная по рекомендации Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года и во исполнение резолюции А37-3 Целевая группа по защите информации о безопасности полетов распространила для рассмотрения ряд выводов и рекомендаций в отношении надлежащего использования и защиты информации о безопасности полетов,

1. *настоятельно призывает* все государства-члены продолжать анализировать и, при необходимости, корректировать или принимать законы и правила и вводить вспомогательную политику и практику для обеспечения защиты информации, поступающей из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов, основанные, насколько это возможно, на правовых принципах и других рекомендациях, разработанных ИКАО;

2. *настоятельно призывает* Совет сотрудничать с государствами-членами и соответствующими международными организациями в деле разработки и внедрения инструктивного материала, принимая во внимание выводы и рекомендации Целевой группы по защите

информации о безопасности полетов и результаты дальнейшей работы по этим выводам и рекомендациям, для поддержки создания эффективных систем представления данных о безопасности полетов и сбалансированных условий, в которых обеспечивается беспрепятственный доступ к ценной информации, получаемой из всех соответствующих систем сбора и обработки данных о безопасности полетов при одновременном уважении принципов отправления правосудия и свободы информации;

3. *порукает* Совету принять необходимые меры для совершенствования Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в Приложении 19, других Приложениях, по мере необходимости, и инструктивного материала по защите информации, получаемой из систем сбора и обработки данных о безопасности полетов (SDCPS), принимая во внимание выводы и рекомендации Целевой группы по защите информации о безопасности полетов и дальнейшую работу по этим выводам и рекомендациям, с целью обеспечить на стабильной основе наличие информации о безопасности полетов, необходимые для управления безопасностью полетов, поддержания и повышения ее уровня, учитывая при этом необходимость взаимодействия между полномочными органами по безопасности полетов и судебными органами в контексте культуры открытого представления отчетности;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-3.

Резолюция А38-5. Региональное сотрудничество и оказание помощи в устранении недостатков, связанных с безопасностью полетов, установление приоритетов и поддающихся оценке целевых показателей

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

признавая, что планы действий ИКАО, разработанные для отдельных государств-членов, служат основой для предоставления во взаимодействии с другими заинтересованными сторонами прямой помощи и рекомендаций таким государствам по устранению ими своих SSC и повышению уровня эффективного выполнения (EI) критических элементов,

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

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

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

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

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

признавая, что объем помощи, оказываемой государствам-членам, испытывающим трудности в устранении недостатков, выявленных в ходе проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, в частности при уделении первоочередного внимания

государствам, имеющим SSC, будет значительно увеличен за счет координации усилий всех государств-членов, ИКАО и других сторон, заинтересованных в деятельности гражданской авиации,

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

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

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

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

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

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

6. *настоятельно призывает* государства-члены уделять первостепенное внимание устранению значительных проблем в области обеспечения безопасности полетов, с тем чтобы обеспечить отсутствие непосредственных рисков для безопасности полетов международной гражданской авиации и удовлетворение минимальных требований, установленных Стандартами Приложений ИКАО;

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

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

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

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

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

12. *просит* Генерального секретаря играть ведущую роль в координации усилий по оказанию государствам помощи в разрешении SSC путем разработки планов действий ИКАО и/или предложений по конкретным проектам и помогать государствам в привлечении необходимых финансовых ресурсов для финансирования таких проектов;

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

14. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А37-8.

Резолюция А38-6. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, отвечающим за безопасность, регулярность и эффективность полетов международной гражданской авиации,

принимая во внимание, что ИКАО принимает Международные стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) в области авиационных систем связи и радионавигационных средств,

принимая во внимание, что Международный союз электросвязи (МСЭ) является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, регулирующим использование радиочастотного спектра,

принимая во внимание, что утвержденная Советом позиция ИКАО на всемирных конференциях радиосвязи (ВКР) МСЭ является результатом согласования потребностей международной авиации в радиочастотном спектре,

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

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

признавая, что разработка и внедрение систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) и безопасность полетов международной гражданской авиации могут оказаться под серьезной угрозой, если потребности в соответствующих распределениях авиационного частотного спектра для целей обеспечения безопасности полетов не будут удовлетворяться и не будет обеспечиваться защита этих распределений,

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

признавая, что для обеспечения поддержки позиции ИКАО конференциями ВКР и удовлетворения потребностей авиации необходима поддержка со стороны администраций – членов МСЭ,

учитывая срочную необходимость усиления такой поддержки вследствие возрастающего спроса на спектр и жесткой конкуренции со стороны коммерческих служб электросвязи,

учитывая повысившийся уровень работ по подготовке к конференциям ВКР МСЭ в связи с увеличением спроса на полосу частот со стороны всех пользователей спектром радиочастот (РЧ) и важность выработки региональных позиций такими региональными органами, как АРТ, ASMG, ATU, СЕРТ, СІTEL и RСС*,

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

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

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

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

- b) поддержки деятельности ИКАО, связанной со стратегией и политикой в области авиационного спектра посредством проведения соответствующих совещаний групп экспертов и групп регионального планирования;
- c) обязательства обеспечивать полный учет интересов авиации при выработке своих позиций, представляемых на региональных форумах электросвязи, занимающихся подготовкой сводных предложений для ВКР;
- d) включения в свои предложения для ВКР, насколько это возможно, материала, отражающего позицию ИКАО;
- e) поддержки позиции ИКАО и заявлений о политике ИКАО на ВКР МСЭ, утвержденных Советом и включенных в *Справочник по спектру радиочастот для нужд гражданской авиации* (Doc 9718);
- f) обязательства обеспечивать всестороннее участие специалистов полномочных органов гражданской авиации в разработке позиций государств и регионов и отстаивании интересов авиации в МСЭ;
- g) обеспечения, насколько это только возможно, включения в состав своих делегаций на региональные конференции, совещания исследовательских групп МСЭ и конференции ВКР специалистов своих полномочных органов гражданской авиации или других авиационных специалистов, которые в полной мере подготовлены представлять интересы авиации;

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

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

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А36-25.

Резолюция А38-7. Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по безопасности полетов в Африке

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО продолжает играть лидирующую роль по сокращению в регионе Африки и Индийского океана (AFI) серьезных недостатков, которые отрицательно сказываются на функционировании и дальнейшем развитии международной гражданской авиации,

отмечая, что предпринятые ИКАО действия в рамках Всеобъемлющего регионального плана осуществления проектов по безопасности полетов в Африке (План AFI) начали демонстрировать позитивные сдвиги в повышении уровня безопасности полетов на этом континенте,

отмечая с удовлетворением значительный прогресс, достигнутый африканскими государствами в повышении уровня контроля за обеспечением безопасности полетов,

признавая, что успешное достижение всех целей Плана AFI зависит главным образом от усилий самих африканских государств,

признавая, что многие государства-члены в регионе AFI, несмотря на предпринимаемые ими усилия, будут в ближайшем будущем нуждаться в постоянной технической и/или финансовой помощи со стороны ИКАО и других заинтересованных партнеров для выполнения требований Чикагской конвенции и ее Приложений,

признавая, что многие африканские государства не могут своими силами поддерживать на национальном уровне работу эффективной и устойчивой системы контроля за обеспечением безопасности полетов, им необходимо настоятельно рекомендовать создавать региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) и оказывать им в этом поддержку,

напоминая о резолюции 4/5 Специального регионального авионавигационного совещания для региона Африки и Индийского океана (SP AFI/08 RAN) касающейся создания региональных агентств по расследованию авиационных происшествий (RAIA) одновременно с подготовкой и созданием RSOO, что позволит государствам выполнять свои международные обязательства в области расследования происшествий на основе сотрудничества и совместного использования ресурсов,

отмечая, что ИКАО оказывает поддержку многим африканским государствам в создании RSOO и RAIA,

принимая во внимание Абуджийскую декларацию по безопасности полетов в Африке, принятую в ходе Конференции министров по безопасности полетов, проведенной в Абудже в июле 2012 года,

принимая во внимание цели в области безопасности полетов, принятые в ходе Конференции министров по безопасности полетов, проведенной в Абудже в июле 2012 года, и одобренные Ассамблеей Африканского союза в январе 2013 года,

отмечая, что планы действий ИКАО, разработанные для некоторых государств-членов, послужат основой для предоставления – при координации с другими заинтересованными сторонами – непосредственной помощи в разрешении существующих у них значительных проблем в области безопасности полетов (SSC), а также в устранении других серьезных недостатков в области безопасности полетов,

отмечая, что региональные организации, создание которых было начато или уже завершено в регионе AFI, будут и далее в ближайшем будущем нуждаться в поддержке ИКАО, до тех пор пока они не окрепнут и не станут самостоятельными,

признавая преимущества дальнейшей координации под эгидой ИКАО деятельности всех заинтересованных партнеров по предоставлению помощи государствам региона AFI,

признавая, что ИКАО потребуются дополнительные ресурсы для успешного оказания поддержки, которую она предоставляет государствам в регионе AFI,

отмечая, что усиление региональных бюро сыграет позитивную роль в повышении уровня безопасности полетов в регионе AFI,

1. *с удовлетворением отмечает* значительные усилия, предпринятые африканскими государствами и региональными организациями по повышению безопасности полетов;

2. *настоятельно призывает* государства – члены региона AFI, которые приняли к исполнению планы действий ИКАО, взять на себя обязательства достичь указанных в упомянутых планах целей за счет устранения серьезных, связанных с безопасностью полетов недостатков, включая значительные проблемы в области безопасности полетов;

3. *настоятельно призывает* государства – члены региона AFI взять на себя обязательства по ускоренному созданию, где это необходимо, RSOO и RAIA и укреплять сотрудничество в рамках региона в целях оптимизации использования имеющихся ресурсов;

4. *настоятельно призывает* государства – члены региона AFI во избежание дублирования предоставляемого обслуживания не становиться членом более одной RSOO;

5. *настоятельно призывает* государства – члены региона AFI выполнить рекомендации совещаний Группы регионального планирования и осуществления проектов в регионе AFI (APIRG) и Региональной группы по безопасности полетов (RASG-AFI);

6. *настоятельно призывает* государства, отрасль и доноров поддерживать осуществление приоритетной деятельности, определенной APIRG и RASG-AFI;

7. *настоятельно призывает* государства, отрасль и доноров вносить взносы на выполнение Плана AFI в денежном и натуральном выражении и *порукает* Совету признавать все такие взносы;

8. *настоятельно призывает* африканские государства, ИКАО и АКГА к совместному устранению выявленных недостатков в области безопасности полетов;

9. *порукает* Совету осуществлять контроль за достижением целей в области безопасности полетов, установленных Конференцией министров по безопасности полетов, проведенной в Абудже в июле 2012 года;

10. *порукает* Совету обеспечить постоянную руководящую роль ИКАО в координации деятельности, инициатив и стратегий реализации, конкретно направленных на выполнение приоритетных проектов, имеющих целью достижение устойчивого повышения уровня безопасности полетов в регионе AFI, и выделить необходимые ресурсы соответствующим региональным бюро;

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

12. *настоятельно призывает* государства – члены региона AFI поддержать создание бюро по программе разработки схем полетов (FPP) для Африки, выделив прикомандированный персонал и оказав финансовую помощь в кратчайшие по возможности сроки для ускорения процесса внедрения PBN в регионе;

13. *объявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию A37-7.

Резолюция А38-8. Владение английским языком для ведения радиотелефонной связи

Ассамблея,

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

признавая, что положения о владении языком подкрепляют требование использовать стандартизованную фразеологию ИКАО во всех предусмотренных для этого случаях,

признавая, что государства-члены предприняли значительные усилия по выполнению требований к владению языком,

признавая, что некоторые государства-члены сталкиваются со значительными трудностями в обеспечении внедрения требований к владению языком, включая создание организационных структур по языковой подготовке и аттестации,

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

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

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

1. *настоятельно призывает* государства-члены использовать стандартную фразеологию ИКАО во всех ситуациях, для которых она предписана;

2. *порукает* Совету продолжать оказывать поддержку государствам-членам во внедрении ими требований к владению языком;

3. *рекомендует* государствам-членам использовать созданную ИКАО службу тестирования по авиационному английскому языку (AELTS) для проверки средств тестирования языковых знаний;

4. *настоятельно призывает* государства-члены использовать учебное пособие ИКАО "Требования ИКАО в отношении владения языком. Аттестованные речевые образцы";

5. *настоятельно призывает* государства-члены оказывать друг другу помощь в реализации требований к владению языком;

6. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию A37-10.

Резолюция A38-9. Замена галонов

Ассамблея,

признавая важное значение систем пожаротушения воздушных судов для обеспечения безопасности полетов,

признавая, что галогенизированные углеводороды (галоны) являются основным огнегасящим составом, используемым в системах пожаротушения гражданских воздушных судов в течение более 50 лет,

принимая во внимание, что в соответствии с международной договоренностью галоны более не производятся, потому что их выброс способствует истощению озонового слоя и изменению климата,

признавая, что необходимо сделать больше, поскольку существующие запасы галонов сокращаются и являются неопределенными, и что экологическое сообщество по-прежнему обеспокоено тем, что не разработаны альтернативы галонам для всех противопожарных систем гражданских воздушных судов,

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

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

признавая, что в авиастроительной отрасли созданы механизмы привлечения заинтересованных сторон к разработке общих решений проблемы замены галонов в системах пожаротушения двигателей/вспомогательных силовых установок (ВСУ) и установлению реалистических временных рамок для такой замены в системах пожаротушения грузовых отсеков,

признавая, что производство галонов запрещено на основании международной договоренности и что теперь галоны получают исключительно за счет восстановления, регенерации и переработки имеющихся запасов, вследствие чего переработку галонового газа необходимо строго контролировать в целях предотвращения возможности поставок отрасли гражданской авиации загрязненных галонов,

признавая, что любая стратегия должна зависеть от заменителей, не создающих неприемлемого риска для окружающей среды или здоровья людей в сравнении с галонами, которые они заменяют,

1. *настоятельно призывает* государства и их авиационную отрасль ускорить разработку и внедрение приемлемых альтернатив галонам для противопожарных систем и систем пожаротушения в грузовых отсеках и в двигателях/вспомогательных силовых установках и продолжить работу по совершенствованию альтернатив галонам для портативных огнетушителей;
2. *настоятельно призывает* государства определять и контролировать запасы и качество галонов;
3. *рекомендует* ИКАО продолжать сотрудничество с Международной рабочей группой по защите авиационных систем от пожара и секретариатом Протокола по озоновому слою Программы Организации Объединенных Наций по окружающей среде в рамках Комитета по техническим вариантам заменителей галонов в Группе по технологии и экономической оценке по вопросу об альтернативах галонах для гражданской авиации;
4. *рекомендует* государствам сотрудничать с отраслевым консорциумом по системам двигателей/ВСУ и Рабочей группой по замене галонов в грузовых отсеках, созданной Международным координационным советом ассоциаций аэрокосмической промышленности;
5. *настоятельно призывает* государства информировать ИКАО о своих запасах галонов и поручает Генеральному секретарю представить доклад о результатах Совету;
6. *поручает* Совету доложить на следующей очередной сессии Ассамблеи о сроках замены галонов, используемых в системах пожаротушения в грузовых отсеках;
7. *заявляет*, что эта резолюция заменяет резолюцию А37-9.

Резолюция А38-10. Признание аттестации тренажерных устройств имитации полетов (FSTD)

Ассамблея,

принимая во внимание, что ИКАО опубликовала Дос 9625 "Руководство по критериям квалификационной оценки тренажерных устройств имитации полета", том I "Самолеты" (3-е издание) и том II "Вертолеты" (1-е издание), чтобы предоставить ведомствам других государств средство для признания без проведения повторных оценок квалификационных документов, выданных государством, которое проводило первоначальную и последующие оценки тренажерных устройств имитации полета (FSTD),

признавая, что, несмотря на согласованный на международном уровне механизм гармонизации, предусмотренный в Дос 9625, отсутствие признания аттестации FSTD приводит к многократным оценкам и высоким затратам для государств и отрасли,

признавая медленный прогресс во внедрении систем признания аттестации FSTD на основе инструктивного материала, содержащегося в Дос 9625,

1. *настоятельно призывает* государства-члены создавать системы признания аттестации FSTD на основе инструктивного материала, изложенного в Дос 9625;
2. *поручает* Совету и дальше оказывать поддержку государствам-членам в создании систем признания аттестации FSTD;

3. *настоятельно призывает* государства-члены оказывать друг другу содействие в создании систем признания аттестации FSTD.

Резолюция 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 государство-член обязано сотрудничать в обеспечении максимально достижимой степени единообразия правил и практики по всем вопросам, в которых такое единообразие будет способствовать аэронавигации и совершенствовать ее,

принимая во внимание, что в статье 37 Конвенции содержится требование о том, чтобы Организация принимала и изменяла международные Стандарты, Рекомендуемую практику и Правила, и указываются цель 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 государство-член, 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 государства-члены 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 государствам-членам в эффективном внедрении SARPS, PANS и региональных планов,

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

отмечая увеличение числа различий, о которых уведомляется ИКАО,

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

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

2. *постановляет*, что в SARPS и PANS по мере необходимости вносятся поправки, с тем чтобы отразить изменения в требованиях и методах и тем самым, помимо 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 государства-члены 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 государствами-членами, за исключением случаев, когда Совет сочтет необходимым принять срочные меры. Кроме того, при условии проведения надлежащей проверки и апробации, технические требования могут быть приняты Советом без проведения консультаций с государствами-членами. Однако такой материал предоставляется государствам-членам по запросу;

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

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

10. *напоминает* государствам-членам 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* государствам-членам 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 государствам-членам в переходе от документооборота в бумажной форме к использованию системы EFOD;

13. *порукает* Совету контролировать и анализировать различия между правилами и практикой государств-членов и положениями SARPS и PANS в целях содействия устранению тех различий, которые имеют важное значение для безопасности, регулярности и эффективности международной авиации, и предприятия 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 государства-члены 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 государства-члены, имеющие возможность сделать это, осуществлять с запрашивающими государствами техническое сотрудничество в форме предоставления финансовых и технических ресурсов с целью обеспечить государствам условия для выполнения ими своих обязательств по статьям 37 и 38 Конвенции;

17. *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 государствам-членам 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. Государствам-членам следует представлять полные и подробные замечания по предложениям об изменении SARPS и PANS или, по крайней мере, выразить свое согласие или несогласие по их существу. На эти цели им следует предоставлять не менее 3 месяцев. Кроме того, государства-члены должны уведомляться по крайней мере за 30 дней о предполагаемом утверждении или принятии подробного материала, по которому с ними не проводились консультации.
3. Государствам-членам следует предоставлять полных 3 месяца для уведомления о несогласии с принятыми поправками к SARPS; при установлении срока представления уведомления о несогласии Совету следует учитывать время, требующееся для пересылки принятых поправок и получения уведомлений от государств.
4. Совету следует обеспечивать, чтобы, по мере возможности, промежуток между следующими одна за другой общими датами начала применения поправок к Приложениям и PANS составлял по крайней мере 6 месяцев.
5. Совету перед принятием и утверждением поправок к SARPS и PANS следует 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 государствам-членам уведомлять Организацию о любых различиях, существующих между их национальными правилами и практикой и положениями SARPS, а также о дате или сроках, когда они обеспечат выполнение SARPS. Если государство-член не может выполнять какие-либо положения SARPS, ему следует информировать ИКАО о причинах несоблюдения, а также о любых применимых национальных положениях и практике, отличающихся по характеру или в принципе.
8. Получаемые различия с SARPS следует незамедлительно предоставлять государствам-членам.
9. При поощрении и поддержке государств-членов в деле внедрения SARPS и PANS Совету следует использовать все имеющиеся средства ИКАО и укреплять партнерские отношения с организациями, которые предоставляют ресурсы и помощь для развития международной гражданской авиации.
10. Государствам-членам следует предусмотреть внутренние процессы и процедуры, применяемые ими для реализации положений SARPS и PANS.
11. ИКАО следует обновлять и разрабатывать технический инструктивный материал в соответствии с установленными приоритетами по всем техническим областям.

Резолюция А38-12. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

Ассамблея,

принимая во внимание, что в резолюции А15-9 Ассамблея постановила принимать на каждой сессии, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике, касающейся непосредственно аэронавигации, обновленное по состоянию на момент окончания данной сессии,

принимая во внимание, что заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, по состоянию на время окончания работы 37-й сессии Ассамблеи, было принято Ассамблеей в резолюции А37-15, добавления А–W включительно;

принимая во внимание, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции А37-15 с добавлениями А–W включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 38-й сессии Ассамблеи,

принимая во внимание, что политику или связанные с ней правила, которые требуют непрерывного применения в течение периода более трех лет, следует рассматривать как постоянную политику или связанные с ней правила,

принимая во внимание, что материал, который содержится в нормативных или общедоступных авторитетных документах ИКАО, таких как Приложения, Правила процедуры и директивы аэронавигационным совещаниям, как правило, не следует включать в сводные заявления. Это, в частности, касается связанных с постоянной политикой правил,

принимая во внимание, что Ассамблея согласилась подготовить новую резолюцию А38-11 на основе добавлений А, D и E к резолюции А37-15 в качестве постоянной политики в отношении разработки и применения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), Правил аэронавигационного обслуживания (PANS) и уведомления о различиях, которые будут применяться ко всем Приложениям к Конвенции и техническому инструктивному материалу,

1. *постановляет:*

- a) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 38-й сессии Ассамблеи;
- b) правила, связанные с отдельными разделами политики, изложенными в добавлениях, служат руководством в деле упрощения и обеспечения реализации вышеуказанных разделов политики;

2. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-15 с добавлениями, за исключением добавлений А, D и E, которые заменяются новой резолюцией А38-11.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Аэронавигационные совещания всемирного масштаба

Ассамблея,

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

принимая во внимание необходимость получать максимальную пользу от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены или ИКАО,

постановляет:

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

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

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

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

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

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

5. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию следует направлять, как правило, авиапочтой не позднее чем за 10 мес до созыва совещания, в случае повестки дня, и не позднее чем за 3 мес, в случае основной вспомогательной документации; прочую документацию следует направлять в возможно кратчайшие сроки.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)

Ассамблея,

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

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

постановляет:

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

2. Аэронавигационная комиссия обеспечивает, чтобы полномочия и программы работы групп экспертов поддерживали стратегические цели ИКАО, были определены четко и ясно с указанием сроков и соблюдались;

3. Аэронавигационная комиссия периодически рассматривает ход работы групп экспертов, упраздняет группы экспертов, как только будут завершены порученные им виды деятельности. Существование группы экспертов допускается только в том случае, если Аэронавигационная комиссия считает обоснованным продолжение ее работы;

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

Правило, связанное с вышеизложенными положениями

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

ДОБАВЛЕНИЕ С

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

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что существуют различные толкования относительно того, обязаны или не обязаны государства-члены признавать удостоверения и свидетельства, которые выданы или которым придана сила другими государствами-членами, до вступления в силу SARPS, распространяющихся на соответствующие воздушные суда или членов летного экипажа,

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

постановляет:

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

2. до вступления в силу Международных стандартов, относящихся к определенным категориям воздушных судов или членов летного экипажа удостоверения или свидетельства, которые выданы или которым придана сила в соответствии с национальными правилами государством-членом, в котором зарегистрировано данное воздушное судно, признаются другими государствами-членами для целей выполнения полета над их территориями, включая посадки и взлеты.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Квалифицированный и компетентный авиационный персонал

Ассамблея,

принимая во внимание, что удовлетворительное применение SARPS и PANS зависит от квалификации и компетентности авиационного персонала,

принимая во внимание, что государства-члены испытывают трудности в этих вопросах вследствие нехватки квалифицированного авиационного персонала для поддержки существующей и будущей авиатранспортной системы,

принимая во внимание, что необходимы особые усилия по оказанию поддержки государствам-членам для удовлетворения их потребностей в людских ресурсах,

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

постановляет:

1. ИКАО оказывает помощь государствам-членам в деле обеспечения и поддержания компетентности авиационного персонала посредством реализации программы ИКАО по подготовке авиационных специалистов;

2. Программа ИКАО по подготовке авиационных специалистов основывается на следующих принципах:

- a) ответственность за квалификацию авиационных специалистов несут государства-члены;
- b) осуществление учебных мероприятий, поддерживающих внедрение SARPS;
- c) сотрудничество с государствами-членами и отраслью является необходимыми для разработки и проведения учебных мероприятий в поддержку внедрения SARPS;
- d) уделение приоритетного внимания воспитанию следующего поколения авиационных специалистов;

3. ИКАО консультирует эксплуатантов учебных заведений, но не принимает участия в эксплуатации таких средств;

4. Государствам-членам следует оказывать взаимную помощь в целях обеспечения оптимальных условий доступа своих авиационных специалистов к учебным мероприятиям.

Правило, связанное с вышеизложенными положениями

1. Совету следует оказывать помощь государствам-членам в:

- a) анализе данных с целью определения приоритетов и потребностей;
- b) определении потребностей в подготовке персонала для выполнения положений ИКАО;
- c) компетентностном подходе к обучению.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Выработка и осуществление региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил

Ассамблея,

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

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

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

принимая во внимание, что любые серьезные недостатки в осуществлении региональных планов могут оказать негативное влияние на безопасность, регулярность и эффективность международных полетов, и поэтому их следует как можно скорее устранить,

постановляет:

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

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

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

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

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

4. региональные аэронавигационные совещания (RAN), несмотря на то что они являются важными инструментами определения средств и служб, проводятся для рассмотрения только тех вопросов, которые нельзя надлежащим образом рассмотреть в рамках групп регионального планирования и осуществления проектов (PIRG);

5. приоритетное внимание уделяется реализации программ государств-членов, предусматривающих предоставление и обеспечение постоянного функционирования тех средств и служб, нехватка которых, по всей вероятности, будет иметь серьезные последствия для международных полетов;

6. определение, проведение расследования и принятие мер Организацией в отношении серьезных недостатков в области осуществления региональных планов проводятся в минимально возможные сроки;

7. группы регионального планирования и осуществления проектов, используя подход, предусматривающий управление проектными работами, выявляют проблемы и недостатки в региональных планах и их реализации, а также предлагают меры по их устранению.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету следует обеспечивать, чтобы структура и формат региональных планов увязывались с Глобальным аэронавигационным планом и поддерживали основанный на эксплуатационных характеристиках подход к планированию.

2. При определении степени срочности любого пересмотра региональных планов Совету следует учитывать время, которое требуется государствам-членам для обеспечения необходимых дополнительных средств и обслуживания.

3. Совету следует обеспечивать, чтобы указанные в региональных планах сроки выполнения требований, связанных с закупкой новых типов оборудования, реалистично связывались со временем, необходимым для приобретения соответствующего оборудования.

4. Совету следует обеспечивать, чтобы региональные планы разрабатывались на основе веб-технологии с использованием вспомогательных средств планирования в целях повышения эффективности и ускорения процесса внесения поправок.

5. Совету следует использовать созданные им во всех регионах группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) для оказания помощи в поддержании региональных планов или любых дополнительных документов на уровне текущих требований.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Региональные аэронавигационные совещания (RAN)

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что эти совещания требуют существенной затраты усилий и денежных средств со стороны государств-членов и ИКАО,

принимая во внимание необходимость получения максимальной пользы от этих совещаний, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены или ИКАО,

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

постановляет:

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

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

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

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

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

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

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ G

Установление пределов воздушных пространств ОВД

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что совместные усилия государств-членов могут привести к повышению эффективности системы организации воздушного движения,

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

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

постановляет со ссылкой на региональные аэронавигационные планы, что:

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

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

3. если какие-либо воздушные пространства ОВД необходимо распространить над территориями двух или более государств или их частей, между заинтересованными государствами должно быть заключено соответствующее соглашение, учитывающее необходимость обеспечения рентабельного внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM и более эффективной организации воздушного пространства, в частности, верхнего воздушного пространства;

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

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

и далее *заявляет*, что:

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

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Государствам-членам следует изыскивать наиболее эффективное и экономичное разграничение воздушного пространства ОВД, оптимальное расположение пунктов передачи ответственности и наиболее эффективные процедуры координации в сотрудничестве с другими заинтересованными государствами и с ИКАО.

2. Государствам-членам следует по мере необходимости рассматривать вопрос о совместном создании единого поставщика обслуживания воздушного движения, ответственного за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве ОВД над территориями двух или нескольких государств или над открытым морем.

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

ДОБАВЛЕНИЕ Н

Обеспечение поисково-спасательной службы

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

постановляет:

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

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

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

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

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

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

и далее заявляет, что:

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

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ I

Координация и сотрудничество гражданских и военных органов воздушного движения

Ассамблея,

принимая во внимание, что воздушное пространство является общим ресурсом для гражданской и военной авиации, и учитывая, что многие аэронавигационные средства и обслуживание предоставляются и используются как гражданской, так и военной авиацией,

принимая во внимание преамбулу к Конвенции о международной гражданской авиации, в которой указано, что подписавшие ее правительства "достигли согласия относительно определенных принципов и мер, с тем чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные

сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично",

принимая во внимание, что статья 3 а) Конвенции определяет, что: "Настоящая Конвенция применяется только к гражданским воздушным судам и не применяется к государственным воздушным судам", а статья 3 d) требует, что: "Договаривающиеся государства при установлении правил для своих государственных воздушных судов обязаны обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов",

признавая, что в условиях роста объемов гражданского воздушного движения и ориентированных на выполнение своих задач полетов военной авиации можно было бы получить значительные преимущества в результате более гибкого использования воздушного пространства, используемого в военных целях, и что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблемы совместного доступа в воздушное пространство;

принимая во внимание, что гибкое использование воздушного пространства как гражданскими, так и военными воздушными судами можно рассматривать как конечную цель, улучшение координации и сотрудничества между гражданскими и военными органами обеспечивает непосредственный доступ к более эффективной организации использования воздушного пространства,

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

постановляет:

1. совместное использование судами гражданской и военной авиации воздушного пространства и определенных средств и обслуживания организуется таким образом, чтобы обеспечивались безопасность, регулярность и эффективность гражданской авиации наряду с обеспечением удовлетворения требований в военном воздушном сообщении;

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

3. Генеральный секретарь будет предоставлять рекомендации и инструктивный материал относительно наилучшей практики в области координации и сотрудничества гражданских и военных органов;

4. государства-члены могут включать, где это целесообразно, представителей военных полномочных органов в состав своих делегаций на совещаниях ИКАО;

5. ИКАО служит международным форумом, выполняющим определенную роль в содействии улучшению сотрудничества и взаимодействия гражданских и военных органов, а также обмену информацией о наилучшей практике, и для осуществления, при поддержке со стороны гражданских/военных партнеров, необходимых последующих действий, опирающихся на

успешные результаты Форума по сотрудничеству между военными и гражданскими органами, посвященного глобальной организации воздушного движения (2009).

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Государствам-членам следует, по мере необходимости, устанавливать или улучшать координацию и сотрудничество в обслуживании воздушного движения своих гражданских и военных судов, руководствуясь принципом, изложенным в пункте 1 постановляющей части выше.

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

3. Совету следует обеспечить, чтобы в соответствии с вышеуказанными пунктами 3, 4 и 5 постановляющей части вопросы, связанные с координацией и сотрудничеством в использовании воздушного пространства гражданскими и военными судами, включались, где это необходимо, в повестку дня специализированных и региональных совещаний.

ДОБАВЛЕНИЕ J

Обеспечение соответствующих аэродромов

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

принимая во внимание, что сертификация аэродромов является важным средством обеспечения безопасности и повышения эффективности полетов на аэродромах и что результаты проводимых в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) проверок свидетельствуют о том, что масштабы сертификации аэродромов, включая внедрение систем управления безопасностью полетов (СУБП), пока не достаточны,

постановляет:

1. ИКАО следит за техническими требованиями к аэродромам;
2. проектирование конструкций воздушных судов будущих поколений необходимо осуществлять с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются воздушные суда;
3. государствам следует принять необходимые меры, включая выделение соответствующих ресурсов, в целях расширения масштабов сертификации аэродромов и внедрения СУБП на аэродромах;
4. государствам следует уделять больше внимания операциям на аэродроме, придавая приоритет вопросам, связанным с обеспечением безопасности операций на ВПП.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

- a) разрабатывать дополнительный инструктивный материал по перспективам развития,
- b) разработать процедуры управления операциями на аэродроме,
- c) информировать государства-члены о развитии событий.

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

ДОБАВЛЕНИЕ К

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

Ассамблея,

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

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

постановляет, что государствам следует принять надлежащие меры для обеспечения того, чтобы условия найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб устанавливались в зависимости от требуемой квалификации и степени возложенной на них ответственности.

ДОБАВЛЕНИЕ L

Участие государств в технической работе ИКАО

Ассамблея,

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

принимая во внимание периодически возникающие затруднения с получением от государств-членов своевременной и должной помощи ИКАО в ее технической работе,

принимая во внимание необходимость получения максимальной пользы от этого участия, не возлагая чрезмерного бремени на государства-члены и ИКАО,

постановляет, что в своей технической работе ИКАО нуждается в эффективной технической помощи со стороны государств-членов.

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

2. Государствам-членам, насколько каждое сочтет практически возможным, следует:

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

ДОБАВЛЕНИЕ М

Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро

Ассамблея,

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

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

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

постановляет:

1. ресурсы технического секретариата Штаб-квартиры и региональных бюро эффективно используются для обеспечения оптимально необходимого содействия государствам-членам в решении их проблем, касающихся мероприятий по осуществлению непрерывного мониторинга, реализации региональных планов, SARPS, PANS и SUPPS;

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

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

ДОБАВЛЕНИЕ N

Сотрудничество государств-членов в расследовании некоторых авиационных происшествий

Ассамблея,

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

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

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

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

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

учитывая публикацию Руководства по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9946) ИКАО,

постановляет рекомендовать государствам-членам сотрудничать в расследовании авиационных происшествий, особенно происшествий, при расследовании которых необходимы высококвалифицированные эксперты и специальное оборудование, и чтобы с этой целью государства-члены и региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (РАИО), по мере возможности, среди прочего:

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

Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

3. Государствам-членам и РАИО рекомендуется оценивать свои потребности и возможности в области расследования и предотвращения авиационных происшествий в целях разработки программ подготовки для базовых курсов по расследованию и предотвращению авиационных происшествий. Следует досконально изучить возможности использования региональных учебных центров для таких курсов, а также применение методики TRAINAIR PLUS, которая позволяет обеспечить стандартизированную на международном уровне квалификационную подготовку.

4. Государствам-членам рекомендуется пользоваться разработанным ИКАО в 2007 году типовым меморандумом о взаимопонимании (МОВ), предназначенным для использования государствами в целях поощрения взаимного сотрудничества при проведении расследования авиационных происшествий и серьезных инцидентов. Текст типового МОВ размещен на общедоступном веб-сайте ИКАО.

5. Государствам-членам рекомендуется использовать, при необходимости, Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов ИКАО (Doc 9946), в котором содержится инструктивный материал о порядке создания региональной системы расследования авиационных происшествий и инцидентов в рамках региона или субрегиона и управлении этой системой.

ДОБАВЛЕНИЕ О

Возможности человека

Ассамблея,

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

принимая во внимание признанный факт, что возможности человека, на которые воздействуют психологические и когнитивные факторы и ограничения, существенно влияют на общие результаты деятельности в области безопасности полетов,

принимая во внимание признанный факт, что выгоды в области безопасности и эффективности полетов, обеспечиваемые новыми технологиями, системами и процедурами, могут быть получены лишь в том случае, когда они предусматривают расширение возможностей пользующихся ими отдельных специалистов,

принимая во внимание признанный факт, что проведение блочной модернизации авиационной системы приведет к изменению роли авиационных специалистов, которые для обеспечения совместного принятия решений должны будут работать в рамках многодисциплинарных групп,

постановляет:

1. государствам-членам следует обеспечить учет возможностей человека при планировании, разработке и внедрении новых технологий, систем и процессов в качестве составной части подхода к управлению безопасностью полетов;

2. государствам-членам следует поощрять и поддерживать интеграцию элементов, учитывающих возможности человека, в программы квалификационной подготовки на протяжении служебной карьеры специалиста;

3. государствам-членам при рассмотрении основных задач в области обеспечения безопасности полетов следует использовать стратегии, способствующие достижению отдельными специалистами и группами специалистов надежных, последовательных, экономически эффективных и действенных показателей деятельности.

Резолюция 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 государствами-членами, 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 государств-членов в работе Аэронавигационной комиссии,

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

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

2. *настоятельно призывает* все государства-члены, особенно те, которые не представлены в Совете, приложить дальнейшие усилия с целью выдвижения кандидатур в состав Комиссии;

3. *рекомендует* Совету не назначать более одной кандидатуры от любого государства-члена, а также учитывать в полной мере желательность того, чтобы все районы мира были представлены в Комиссии;

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

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

Резолюция A38-14. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта

Введение

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Добавление А. Экономическое регулирование международного воздушного транспорта.

Добавление В. Авиационные данные/статистика.

Добавление С. Прогнозирование, планирование и экономический анализ.

Добавление D. Налогообложение.

Добавление E. Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.

Добавление F. Экономика авиаперевозчиков.

Добавление G. Авиапочта;

2. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать эту политику и то, что она постоянно уточняется Советом в документах, указанных в настоящем сводном заявлении, и Генеральным секретарем в руководствах и циркулярах;

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

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

5. *просит* Совет консультироваться с квалифицированными представителями государств-членов, когда, по его мнению, это будет содействовать продвижению работы над любым вопросом в области воздушного транспорта, используя для этого наиболее подходящие средства, включая создание групп таких квалифицированных экспертов, подотчетных Авиатранспортному комитету, или исследовательских групп Секретариата, а также работу по переписке или проведение совещаний;

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

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

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

9. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-20.

ДОБАВЛЕНИЕ А

Экономическое регулирование международного воздушного транспорта

Раздел I. Соглашения и договоренности

Ассамблея,

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

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

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

принимая во внимание, что одна из целей Конвенции заключается в том, чтобы международные воздушные сообщения осуществлялись надежно и экономично, и в этой связи *Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС)* и *Конвенция для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок (Монреальская конвенция 1999 года)* содействуют достижению этой цели государствами-членами, которые уже являются их участниками,

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

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

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

принимая во внимание, что при разработке политики и регулировании международного воздушного транспорта необходимо уделять должное внимание интересам потребителей,

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

отмечая, что Организация разработала и представила государствам инновационное средство проведения деловых встреч (мероприятие ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях (ICAN)), которое способствует проведению переговоров и консультаций о воздушных сообщениях и повышению их эффективности,

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

2. *настоятельно призывает* государства-члены надлежащим образом учитывать в процессе либерализации принципы, касающиеся мер гарантий, предназначенных для обеспечения постоянного и эффективного участия всех государств в деятельности международного воздушного транспорта, включая принцип особого учета интересов и потребностей развивающихся стран;

3. *настоятельно призывает* государства-члены воздерживаться в практике регулирования от принятия односторонних мер, которые будут иметь отрицательные последствия для общих интересов авиационного сообщества и для эффективного и устойчивого развития воздушного транспорта;

4. *настоятельно призывает* государства-члены, которые еще не стали участниками *Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (СТМВС)* и Монреальской конвенции 1999 года, в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к ним;

5. *настоятельно призывает* все государства-члены регистрировать соглашения и договоренности о сотрудничестве в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*;

6. *настоятельно призывает* государства-члены полностью информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении соглашений или договоренностей о воздушном сообщении, а также о любых результатах в деле создания многосторонних механизмов обмена коммерческими правами;

7. *настоятельно призывает* государства-члены продолжать осуществлять либерализацию доступа к рынку таким образом и такими темпами, которые отвечают их потребностям и обстоятельствам, уделяя надлежащее внимание защите интересов всех заинтересованных сторон, изменению экономических условий и требованиям инфраструктуры;

8. *настоятельно призывает* государства-члены при обмене правами на доступ к рынку в рамках соглашений о воздушном сообщении должным образом учитывать характерные особенности грузовых авиаперевозок, обеспечивая при этом предоставление соответствующих прав и эксплуатационную гибкость в целях содействия развитию этих перевозок;

9. *настоятельно призывает* государства-члены при рассмотрении вопросов, касающихся распределения "окон" и ограничений на полеты в ночное время, надлежащим образом учитывать потребности и обеспокоенность других государств и прилагать все усилия к тому, чтобы на основе консультаций устранять любую обеспокоенность в духе взаимоуважения, транспарентности, взаимопонимания и сотрудничества;

10. *настоятельно призывает* государства-члены при принятии мер регулирования по управлению авиационным шумом в аэропортах уважать и соблюдать принцип сбалансированного подхода ИКАО в отношении ограничений на полеты в ночное время;

11. *рекомендует* государствам-членам пользоваться с выгодой для себя преимуществами мероприятий ИКАО по проведению переговоров о воздушных сообщениях;

12. *просит* Совет разработать подборку действующей на национальном или региональном уровне политики и практики в сфере конкуренции;

13. *просит* Совет разработать и принять долгосрочную концепцию либерализации международного воздушного транспорта, включая изучение вопроса о подготовке международного соглашения, в соответствии с которым государства смогут осуществлять либерализацию доступа к рынку, принимая во внимание прошлый опыт и достижения государств, включая существующие соглашения о либерализации доступа к рынку, заключенные на двустороннем, региональном и многостороннем уровнях, а также различные предложения, представленные в ходе Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6);

14. *просит* Совет разработать конкретное международное соглашение в целях содействия дальнейшей либерализации грузовых авиаперевозок, принимая во внимание накопленный опыт, мнения государств относительно существующих договоренностей и предложений, сделанных во время ATConf/6;

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

16. *просит* Совет продолжить сравнительное и аналитическое изучение политики и практики государств-членов и авиакомпаний в отношении коммерческих прав и положений соглашений о воздушных сообщениях и информировать все государства-члены о любых новых событиях в международном сотрудничестве в отношении коммерческих прав, включая либерализованные договоренности;

17. *просит* Совет анализировать механизм выработки принципиальных установок Организации по регулированию международного воздушного транспорта и по мере необходимости пересматривать или обновлять его;

18. *просит* Совет периодически пересматривать правила регистрации авиационных соглашений и договоренностей с целью упрощения процесса их регистрации;

19. *просит* Совет разработать в краткосрочной перспективе набор высокоуровневых, не имеющих обязательной силы, неперескриптивных, основных принципов защиты интересов

потребителей для использования в качестве директивных указаний, обеспечивающих надлежащую сбалансированность между защитой интересов потребителей и конкурентоспособностью отрасли и учитывающих требующуюся государствам гибкость, исходя из разных социальных, политических и экономических характеристик государств; эти основные принципы должны соответствовать существующим документам, в частности, положениям *Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок*, принятой в Монреале 28 мая 1999 года;

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

21. *просит* Президента Совета и Генерального секретаря содействовать универсальному присоединению и выполнению международных конвенций и соглашений, включая *Соглашение о транзите при международных воздушных сообщениях* (СТМВС) и Монреальскую конвенцию 1999 года, и настоятельно рекомендовать государствам-членам информировать Секретариат о своих намерениях относительно присоединения к ним.

Раздел II. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования

Ассамблея,

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

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

принимая во внимание, что строгое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия для выдачи разрешения авиакомпании на использование маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

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

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

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

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

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

2. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать, что добросовестная конкуренция является одним из важных общих принципов при осуществлении международных воздушных перевозок;

3. *настоятельно призывает* государства-члены продолжать процесс либерализации в сфере владения авиаперевозчиками и контроля над ними (с учетом потребностей и ситуации), используя для этого различные существующие меры, такие как включение в двусторонние соглашения о воздушном сообщении освобождений от ограничений по владению и контролю или положений о назначении, признавая концепцию общности интересов в рамках региональных или субрегиональных экономических групп, а также мер, рекомендованных ИКАО;

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

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

6. *настоятельно призывает* государства-члены рассматривать возможность использования альтернативных критериев назначения авиакомпаний и выдачи им разрешений, включая критерии, разработанные ИКАО, и принимать гибкий и позитивный подход, учитывающий усилия других государств по либерализации условий владения авиаперевозчиками и контроля за их деятельностью без снижения уровня безопасности полетов и авиационной безопасности;

7. *настоятельно призывает* государства-члены разрабатывать антимонопольное законодательство и политику, применимые к воздушному транспорту, принимая во внимание соображения государственного суверенитета, и учитывать инструктивные указания ИКАО по конкуренции;

8. *настоятельно призывает* государства-члены поощрять сотрудничество национальных и/или региональных антимонопольных органов, в том числе в контексте одобрения альянсов и слияний;

9. *предлагает* государствам-членам, имеющим опыт совместной эксплуатации международных воздушных линий в различных формах, предоставлять Совету информацию о таком сотрудничестве, с тем чтобы Организация располагала необходимыми данными, которые могли бы быть полезными для государств-членов;

10. *просит* Совет приступить к разработке международного соглашения по либерализации владения авиаперевозчиками и контролю над ними, учитывая при этом соображения безопасности полетов и авиационной безопасности, принцип взаимности, необходимость предоставления возможности постепенной и последовательной адаптации при наличии гарантий, необходимость учета опыта регионов, требований внутреннего законодательства различных государств и последствий для всех заинтересованных сторон, включая профсоюзы;

11. *просит* Совет разработать такие механизмы, как форум обмена мнениями, в целях активизации сотрудничества, диалога и обмена между государствами информацией о добросовестной конкуренции в целях содействия выработке совместимых подходов к регулированию в сфере международного воздушного транспорта;

12. *просит* Совет продолжать отслеживать события, связанные с конкуренцией в сфере международного воздушного транспорта, и при необходимости обновлять свою политику и инструктивный материал по добросовестной конкуренции;

13. *просит* Совет, при наличии просьб, оказывать любое возможное содействие государствам-членам, желающим присоединиться к региональным или субрегиональным экономическим группам с целью осуществления международных воздушных перевозок;

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

Раздел III. Распределение услуг авиакомпаний

Ассамблея,

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

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

1. *просит* Совет следить за изменениями в сфере распределения услуг авиакомпаний и связанной с ней нормативной практике и рассылать государствам-членам информацию о заслуживающих внимания событиях;

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

Раздел IV. Торговля услугами

Ассамблея,

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

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

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

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

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

- a) обеспечить координацию внутри своих национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;
- b) обеспечить, чтобы их представители были полностью осведомлены о положениях *Конвенции о международной гражданской авиации* и характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;

- c) принимать во внимание их права и обязательства по отношению к тем государствам – членам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в ГСТУ дополнительных услуг или видов деятельности воздушного транспорта, учитывая, в частности, тесную связь между аспектами экономики, окружающей среды, безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта;
- e) способствовать полному пониманию роли и мандата ИКАО в разработке принципиальных установок по экономическому регулированию, в том числе по либерализации международного воздушного транспорта и рассмотреть возможность их применения;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках ГСТУ;

5. *просит* Всемирную торговую организацию, ее государства-члены и наблюдателей учитывать должным образом:

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

6. *просит* Совет:

- a) и впредь играть роль мирового лидера в содействии процессу экономической либерализации и его координации, обеспечивая при этом безопасность полетов, авиационную безопасность и охрану окружающей среды в сфере международного воздушного транспорта;
- b) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать государства-члены;
- c) способствовать обеспечению постоянной и эффективной взаимосвязи, кооперации и координации действий между ИКАО, Всемирной торговой организацией и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися вопросами торговли услугами.

Раздел V. Разработка рекомендаций по вопросам политики

Ассамблея,

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

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

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

1. *настоятельно призывает* государства-члены при выполнении своих функций, связанных с регулированием, учитывать разработанные ИКАО политику и инструктивный материал по экономическому регулированию международного воздушного транспорта, в том числе содержащиеся в документе Дос 9587 "*Политика и инструктивный материал в области экономического регулирования международного воздушного транспорта*";

2. *рекомендует* государствам-членам включать основные принципы справедливых и равных конкурентных возможностей, отказа от дискриминации, прозрачности, гармонизации, совместимости и сотрудничества, изложенные в Конвенции и воплощенные в политике и инструктивном материале ИКАО, в национальные законодательные акты, правила и положения, а также в соглашения о воздушном сообщении;

3. *просит* Совет обеспечить, чтобы эта политика и инструктивный материал, касающиеся экономического регулирования, сохраняли свою адекватность и актуальность и учитывали изменяющиеся условия и потребности государств;

4. *просит* Совет рассмотреть дополнительные способы и методы повышения статуса своей политики в отношении устойчивого развития системы воздушного транспорта.

ДОБАВЛЕНИЕ В

Авиационные данные/статистика

Ассамблея,

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

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

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

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

принимая во внимание, что Организации необходимо осуществлять сбор данных о ежегодном потреблении авиационного топлива в государствах, которые должны использоваться для решения возникающих проблем в области устойчивого развития воздушного транспорта, и отслеживать потенциальные последствия экономических мер, связанных с эксплуатационными аспектами международных авиационных перевозок и соответствующей инфраструктурой, и подготавливать соответствующие доклады,

принимая во внимание, что назначение государствами координаторов по авиационной статистике будет способствовать своевременному представлению статистической информации и данных, запрашиваемых ИКАО,

принимая во внимание, что Совет принял политику управления на основе целей, которая предусматривает сбор соответствующих данных и проведение анализа деятельности Организации в целом и ее структурных подразделений по реализации стратегических целей Организации,

принимая во внимание, что разработка объединенной статистической базы данных ИКАО для целей валидации и хранения данных предоставляет в распоряжение государств-членов и других пользователей эффективную онлайн-систему поиска статистических данных,

принимая во внимание, что некоторые государства-члены по-прежнему не представляют или представляют неполные статистические данные, запрашиваемые Советом,

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

принимая во внимание, что роль ИКАО в деле обработки и распространения авиационных данных позволяет государствам использовать данные как важное средство обеспечения безопасного и упорядоченного развития перевозок, осуществляемых международной гражданской авиацией на надежной и рентабельной основе,

принимая во внимание, что ИКАО продолжает предпринимать усилия по обеспечению эффективности и действенности процессов, связанных с авиационными данными, путем разработки набора электронных средств для удовлетворения изменяющихся потребностей государств-членов,

1. *настоятельно призывает* государства-члены назначать координаторов по авиационной статистике и прилагать все усилия к тому, чтобы представлять требуемые ИКАО статистические данные своевременно и, где это возможно, в электронной форме;

2. *настоятельно призывает* государства-члены пользоваться для получения доступа к авиационным данным ИКАО имеющимися электронными средствами;

3. *рекомендует* государствам-членам пользоваться при представлении авиационных данных в ИКАО имеющимися электронными средствами;

4. *рекомендует* государствам-членам принимать активное участие в разработке электронных средств путем оказания поддержки и предоставления замечаний и предложений, а также путем обмена соответствующими знаниями и опытом;

5. *просит* Совет с привлечением, при необходимости, национальных экспертов в соответствующих областях на регулярной основе рассматривать собираемые ИКАО статистические данные с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и ее государств-членов и ввести необходимые показатели для оценки деятельности Организации по достижению ее стратегических целей в интересах повышения уровня единообразия статистических данных, полноты и своевременности представления их государствами и улучшения формы и содержания анализов;

6. *просит* Совет:

- a) продолжать изучать способы расширения сотрудничества с другими международными организациями, занимающимися сбором и распространением авиационных статистических данных;
- b) обеспечивать оказание персоналом Секретариата по просьбе государств-членов надлежащей помощи в деле совершенствования сбора статистических данных о гражданской авиации и представления статистической отчетности в Организацию;
- c) разработать процесс для обеспечения единообразия авиационных данных, получаемых из различных источников, в целях упрощения процесса предоставления точных, надежных и последовательных данных, необходимых для принятия информированного решения государствами;
- d) создать, организовать и поддерживать цифровую платформу, на которой авиационное сообщество может обмениваться своими данными и электронными средствами и популяризовать их согласно принципам и положениям Конвенции и соответствующим решениям Организации.

ДОБАВЛЕНИЕ С

Прогнозирование, планирование и экономический анализ

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что государствам-членам для различных целей требуются глобальные и региональные прогнозы будущего развития гражданской авиации,

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

принимая во внимание, что Организация должна регулярно оценивать свою деятельность на фоне своих стратегических целей, уделяя особое внимание вопросам безопасности полетов, пропускной способности и эффективности аэронавигационной системы, авиационной безопасности, упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды,

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

1. *просит* Совет подготавливать и обновлять прогнозы в отношении будущих тенденций развития гражданской авиации как общего, так и конкретного характера, используя местные и региональные, а также глобальные данные, и представлять такие прогнозы государствам-членам и обеспечивать потребности в данных в сферах безопасности полетов, пропускной способности и эффективности аэронавигационной системы, авиационной безопасности и упрощения формальностей, экономического развития воздушного транспорта и охраны окружающей среды;

2. *просит* Совет разработать единый комплект долгосрочных прогнозов перевозок, на основании которого можно подготавливать специальные или более детальные прогнозы для различных целей, таких как планирование аэронавигационных систем и экологический анализ;

3. *просит* Совет разработать методику и процедуры составления прогнозов, оценки экономических последствий любых новых мер, проведения анализа затрат и выгод или эффективности расходов и разработки коммерческих обоснований с учетом потребностей Организации, региональных групп аэронавигационного планирования, органов планирования охраны окружающей среды и, при необходимости, других видов деятельности Организации;

4. *просит* Совет организовать сбор и подготовку материалов о современных методах прогнозирования как для целей, изложенных в пунктах 1, 2 и 3, так и для распространения время от времени среди государств-членов в качестве руководства для составления ими собственных прогнозов, планирования и экономического анализа;

5. *просит* Совет следить за событиями, проводить исследования по основным вопросам глобальной значимости и обмениваться результатами своей аналитической работы с государствами, международными организациями и отраслью.

ДОБАВЛЕНИЕ D

Налогообложение

Ассамблея,

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

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

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

принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции А38-17 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха (добавление Н. Влияние авиации на качество местного воздуха)",

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

1. *настоятельно призывает* государства-члены соблюдать резолюцию Совета, содержащуюся в документе Дос 8632 "Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта", с тем чтобы избегать введения дискриминационных налогов на международный воздушный транспорт;

2. *настоятельно призывает* государства-члены избегать двойного налогообложения в сфере воздушного транспорта;

3. *просит* Совет обновлять и перерабатывать с учетом потребностей государств-членов основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Дос 8632, и продолжать с большей активностью содействовать их применению.

ДОБАВЛЕНИЕ Е

Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

Раздел I. Политика установления сборов

Ассамблея,

принимая во внимание, что политика ИКАО, содержащаяся в документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Дос 9082), проводит концептуальное различие между сбором и налогом, заключающееся в том, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов,

связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или на основе конкретных расходов",

принимая во внимание, что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, и рыночных вариантах рассматривается отдельно в резолюции А38-17 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Общие положения, авиационный шум и качество местного воздуха (добавление Н. Влияние авиации на качество местного воздуха)" и в резолюции А38-18 Ассамблеи "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата",

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

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

принимая во внимание, что развитие инфраструктуры воздушного транспорта и глобальный план блочной модернизации авиационной системы (ASBU) требуют необходимого выделения средств и финансирования для поддержки их внедрения,

принимая во внимание, что Совет принял, пересмотрел по мере необходимости и опубликовал документ "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Doc 9082),

1. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;

2. *настоятельно призывает* государства-члены определять порядок возмещения расходов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, которое они предоставляют международной гражданской авиации или в предоставлении которого они участвуют, на основе принципов, установленных в статье 15 Конвенции и в документе "Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание" (Doc 9082), независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

3. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечивать, чтобы аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание взимались только для возмещения расходов на предоставление средств и обслуживания для гражданской авиации;

4. *настоятельно призывает* государства-члены делать все возможное для выполнения статьи 15 Конвенции и опубликовывать и сообщать в Организацию данные о любых сборах, которые могут взиматься или быть разрешены для взимания государством-членом за использование воздушными судами любого другого государства-члена аэронавигационных средств и аэропортов;

5. *рекомендует* государствам-членам принимать в рамках национальных законодательств, нормативных положений или политики, а также соглашений о воздушном сообщении принципы недискриминации, связи с расходами, транспарентности и проведения консультаций, закрепленные в документе Дос 9082, с целью обеспечить их соблюдение аэропортами и поставщиками аэронавигационного обслуживания;

6. *рекомендует* государствам-членам обеспечивать, чтобы нынешняя политика ИКАО в отношении возмещения расходов на меры и функции по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах и расходов поставщиков аэронавигационного обслуживания (одобренная в документе Дос 9082) осуществлялась таким образом, чтобы сборы с пользователей были разумными, экономически обоснованными и способствовали гармонизации во всем мире;

7. *просит* Совет подготовить инструктивный материал по вопросам выделения средств на инфраструктуру воздушного транспорта, соответствующие надзорные функции и на финансирование авиатранспортной системы, включая механизмы обеспечения поддержки эксплуатационных улучшений, как описано в модулях блочной модернизации авиационной системы (ASBU);

8. *просит* Совет обеспечивать актуальность основных принципов и рекомендаций по вопросам финансирования, содержащихся в документе Дос 9082 и других документах, и их соответствие потребностям государств-членов.

Раздел II. Экономика и управление

Ассамблея,

принимая во внимание, что при обслуживании все возрастающего объема перевозок глобальные расходы на обеспечение аэропортового и аэронавигационного обслуживания продолжают увеличиваться,

принимая во внимание, что государства-члены уделяют все больше внимания вопросам повышения эффективности и рентабельности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания,

принимая во внимание необходимость сбалансированного учета финансовых интересов сторон, представляющих аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, с одной стороны, и авиаперевозчиков и прочих пользователей, с другой стороны, причем такой учет должен основываться на расширении сотрудничества между поставщиками и пользователями,

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

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

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

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

2. *рекомендует* государствам-членам рассматривать вопрос создания автономных структур для эксплуатации аэропортов и аэронавигационных служб, принимая во внимание соображения экономической жизнеспособности, а также интересы пользователей и других заинтересованных сторон;

3. *настоятельно призывает* государства-члены пропагандировать качественную работу аэронавигационных служб на базе эффективного управления;

4. *настоятельно призывает* государства-члены сотрудничать в деле возмещения расходов на многонациональные аэронавигационные средства и службы и рассмотреть вопрос об использовании предварительных принципиальных установок Совета в отношении распределения связанных с GNSS расходов;

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

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

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

8. *просит* Совет следить за экономическим положением аэропортов и аэронавигационных служб и с установленной периодичностью представлять государствам-членам соответствующие доклады;

9. *настоятельно призывает* государства-члены принимать все меры для сведения к минимуму задержек при представлении финансовых данных, касающихся их аэропортов и аэронавигационных служб, которые необходимы Совету для подготовки указанных выше рекомендаций и докладов.

ДОБАВЛЕНИЕ F

Экономика авиаперевозчиков

Ассамблея,

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

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

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

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

2. *настоятельно призывает* государства-члены принимать необходимые меры для сведения к минимуму задержек при представлении их международными авиаперевозчиками сведений о расходах, доходах и других данных, требуемых ИКАО.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Авиапочта

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея на постоянной основе дает указания в отношении деятельности ИКАО в области международной авиапочты,

1. *настоятельно призывает* государства-члены учитывать последствия выработки политики в области международной авиапочты, в частности на совещаниях Всемирного почтового союза (ВПС), для международной гражданской авиации;

2. *порукает* Генеральному секретарю, по запросу и согласно соответствующим соглашениям о сотрудничестве между ВПС и ИКАО, представлять ВПС информацию фактического характера, которой может располагать Организация.

Резолюция А38-15. 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 А–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 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, дополняющего Монреальскую конвенцию* (1988), *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (2010), 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

Осуществление технических мер по обеспечению безопасности

Ассамблея,

принимая во внимание, что защита гражданской авиации от актов незаконного вмешательства требует постоянной бдительности, а также разработки и 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 путешественников и членов экипажа,

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

принимая во внимание, что 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. *рекомендует* государствам-членам содействовать укреплению авиационной безопасности как одной из основополагающих составляющих национальных, социальных и экономических приоритетов, планирования и деятельности;

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

7. *рекомендует* государствам-членам в соответствии 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 концепции обеспечения безопасности авиагруза и почты по всей цепи их доставки;
 - iv. создания и укрепления функции надзора и контроля качества в системе обеспечения безопасности авиагруза и почты;
 - v. проведения двусторонних и многосторонних совместных мероприятий для координации действий по согласованию и усилению мер безопасности авиагруза и почты и защите глобальной цепи доставки авиагруза;
 - vi. обмена передовой практикой и накопленным опытом с другими государствами в целях повышения общего уровня безопасности авиагруза и почты;
 - vii. расширения инициатив по активизации деятельности, связанной с укреплением потенциала в сфере обеспечения безопасности авиагруза и почты;
- h) учитывать потенциальную уязвимость 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 машиносчитываемые 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. *порушает* Совету поручить Генеральному секретарю обновлять и изменять через соответствующие промежутки времени Руководство по авиационной 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. *порушает* 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. *порушает* 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. *порушает* 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

- a) *Акты незаконного вмешательства*

Ассамблея,

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

принимая во внимание, что безопасность полетов воздушных судов, подвергшихся актам незаконного захвата, может быть поставлена под дополнительную угрозу в результате отказа в предоставлении аэронавигационных средств и средств обслуживания воздушного движения, блокировки взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек, а также закрытия аэропортов,

принимая во внимание, что безопасность пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергнувшегося 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, Гаагской, Монреальской и Пекинской конвенций, Протокола 1988 года, дополняющего Монреальскую конвенцию, и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с захватом воздушных судов* (2010);

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, подвергнувшемуся акту незаконного захвата, включая предоставление аэронавигационных средств, средств обслуживания воздушного движения и разрешения на посадку;

5. *настоятельно призывает* государства-члены обеспечивать, чтобы воздушное судно, подвергнувшееся 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 подвергнувшееся 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* ложное сообщение об угрозах гражданской авиации и *призывает* государства-члены преследовать в судебном порядке лиц, виновных в совершении таких действий, в целях предотвращения нарушений деятельности гражданской авиации;

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

b) *Представление информации об актах незаконного вмешательства*

Ассамблея,

принимая во внимание, что своевременно представляемые государствами официальные отчеты об актах незаконного вмешательства должны содержать всестороннюю и 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, подвергшиеся актам незаконного вмешательства, зачастую не предоставляют Совету официальные отчеты о таких актах;

2. *настоятельно призывает* государства выполнять свои обязательства в соответствии со статьей 11 Гаагской конвенции и статьей 13 Монреальской конвенции, а также в соответствии с Приложением 17 и 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 (МНМ), 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 неустраненных проблемах в области авиационной безопасности и необходимости избегать широкой огласки закрытой информации о безопасности,

принимая во внимание, что Совет утвердил механизм своевременного устранения значительных проблем 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 прозрачности результатов проверок в сфере авиационной безопасности в рамках УППАБ-МНМ, особенно в части оперативного уведомления о значительных недостатках в обеспечении авиационной безопасности;

6. *настоятельно призывает* государства-члены оказывать полную поддержку ИКАО:

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

7. *настоятельно призывает* все государства-члены, 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-МНМ.

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 авиации;

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* государствам-членам воспользоваться возможностями ИКАО по предоставлению, содействию 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 просить Генерального секретаря 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. *просит* Совет 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. *просит* Совет 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 просить Генерального секретаря 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 просить Генерального секретаря 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;

- с) 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 (ИДКТОК 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. *порушает* 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", имевшую 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.

Резолюция 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 государствами-членами 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 призывает* государства-члены уделять особое внимание активизации их усилий по выполнению Стандартов и Рекомендуемой практики Приложения 9;

2. *настоятельно призывает* государства-члены уделять должное внимание положениям документа 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;
- e) 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 призывает* государства-члены 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 призывает* государства-члены 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 призывает* все государства-члены, которые еще не сделали этого, приступить к выдаче машиносчитываемых паспортов в соответствии с техническими требованиями части 1 документа Doc 9303;

6. *настоятельно призывает* все государства-члены обеспечить окончание срока действия не считываемых машиной паспортов до 24 ноября 2015 года;

7. *настоятельно призывает* все государства-члены, нуждающиеся 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 "*Машиносчитываемые 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 призывает* Совет изучить пути расширения помощи и оказания поддержки государствам-членам в целях наращивания потенциала в сфере идентификации пассажиров и средств пограничного контроля, включая инициативную лидирующую роль ИКАО в деле упрощения формальностей при оказании такой помощи международному сообществу и ее координации;

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

12. *настоятельно призывает* все государства-члены, 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 призывает* государства-члены 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 призывает* государства-члены участвовать в региональных и субрегиональных программах упрощения формальностей других межправительственных авиационных организаций;

4. *настоятельно призывает* государства-члены 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 призывает* государства-члены 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 призывает* соседние и граничащие государства 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 призывает* государства-члены, эксплуатантов воздушных судов и эксплуатантов аэропортов продолжать интенсивное сотрудничество в отношении:

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

8. *настоятельно призывает* государства-члены 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 призывает* государства-члены 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 призывает* государства и эксплуатантов 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 призывает* государства-члены установить диалог и сотрудничество между государственными и региональными органами, ответственными за упрощение формальностей и авиационную безопасность.

Резолюция 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 приемах смягчения последствий этого воздействия,

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

принимая во внимание, что сотрудничество с другими международными организациями является важным элементом достижения прогресса в области осознания воздействия авиации на окружающую среду, а также необходимость выработки соответствующей политики, направленной на устранение этих последствий,

признавая важность научных исследований и разработок в области топливной эффективности и альтернативных видов топлива для авиации, результаты которых позволят осуществлять международные воздушные перевозки с меньшими экологическими последствиями,

1. *заявляет*, что ИКАО, являясь ведущим специализированным учреждением Организации Объединенных Наций (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 CO₂,

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_x), 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 CO₂ 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, 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 постановляющей части 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 принятия решений относительно использования элементов сбалансированного подхода входят в компетенцию государств-членов, ответственность за разработку соответствующих вариантов решения проблем шума в своих аэропортах в конечном итоге несут отдельные государства при надлежащем учете правил и политики ИКАО,

принимая во внимание, что в инструктивные указания ИКАО, разработанные для оказания государствам помощи в реализации сбалансированного подхода [*Инструктивный материал по сбалансированному подходу к управлению авиационным шумом* (Doc 9829)], впоследствии были внесены изменения,

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

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

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

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

3. *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 Doc 9829 по сбалансированному подходу оставался актуальным и отвечал потребностям государств;
- c) пропагандировать использование сбалансированного подхода, например, путем организации практикумов;

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

- a) ослабления воздействия шума в прилегающих к аэропортам жилых районах, не создавая при этом чрезмерных экономических трудностей для эксплуатантов воздушных судов;

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

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

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

- а) 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, соответствующие 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, соответствующие 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 (Дос 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, в которых все еще существует возможность свести к минимуму проблему авиационного шума путем принятия превентивных мер:

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

- b) принимать соответствующие меры для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;
 - c) определять зоны вокруг аэропортов с различающимися уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и устанавливать критерии надлежащего использования таких земельных участков с учетом рекомендаций ИКАО;
 - d) вводить законодательство, разрабатывать рекомендации или определять другие приемлемые средства обеспечения соответствия этим критериям землепользования;
 - e) обеспечивать предоставление 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 Дос 9184, постоянно обновлялся и учитывал потребности государств;
 - b) рассмотреть вопрос о возможных мерах по стимулированию организации землепользования, в частности, в тех частях мира, где не исключена перспектива избежать проблем авиационного шума в будущем.

ДОБАВЛЕНИЕ G

Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

Ассамблея,

принимая во внимание, что после введения в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов для выполнения коммерческих перевозок были предприняты действия 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 звуковой удар при коммерческой эксплуатации сверхзвуковых воздушных судов не создавал неприемлемой ситуации для населения;

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 обеспокоенность 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 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 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_x, ТЧ и других видов газообразной эмиссии свидетельствует об увеличении глобальных показателей эмиссии,

принимая во внимание необходимость дополнительной оценки и осознания влияния авиационной эмиссии NO_x, 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_x и других газов на благосостояние и здоровье людей и распространить информацию по этому вопросу;

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

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

4. *рекомендует* государствам-членам предпринимать действия по оказанию помощи в разработке сертификационных требований к эмиссии 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 свою деятельность по определению долгосрочных технических и эксплуатационных целей в части, касающейся экологических аспектов деятельности авиации, включая NO_x, 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. *рекомендует* государствам-членам и другим заинтересованным сторонам предпринимать действия по ограничению или уменьшению эмиссии воздушных судов международной авиации, влияющей на качество местного воздуха, в частности, 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.

Резолюция 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 CO₂, 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 CO₂ 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 CO₂,

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 пункте 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 CO₂ 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 А38-17 "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 пункте 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 пункте 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 CO₂ 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 пункте 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 пунктам 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. *далее 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 практичный подход к компенсации выбросов CO₂, 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 CO₂;

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 CO₂ 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 CO₂ 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:

- a) продолжать играть ключевую роль в оказании помощи государствам-членам посредством распространения наиболее актуальной информации о передовой практике и предоставления рекомендаций и другой технической помощи в целях расширения деятельности по 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 Четвертом 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 авионавигации, 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 ОрВД 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 CO₂ для воздушных судов, поставив целью завершение аналитической работы к концу 2015 года и принятие стандарта Советом в 2016 году;

- 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;

- о) 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 прозрачными и простыми в административном плане;
- e) РМ должны быть экономически эффективными;
- f) РМ не должны носить дублирующего характера, а объем эмиссии CO₂ 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 CO₂;
- 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.

СВОДНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ ОГОВОРОК В ОТНОШЕНИИ РЕЗОЛЮЦИИ А38-18

Нижепоименованные государства¹ зарегистрировали следующие оговорки в отношении конкретных положений резолюции А38-18, которые доступны на веб-сайте 38-й сессии Ассамблеи:

Пункт 10 преамбулы	Австралия
Пункт 6	Австралия
Пункт 7	Австралия, Аргентина, Бахрейн, Бразилия, Венесуэла (Боливарианская Республика), Индия, Китай, Куба, Литва [от имени 28 европейских государств – членов Европейского союза (ЕС ²) и 14 других государств – членов Европейской конференции гражданской авиации (ЕКГА ³)], Российская Федерация и Саудовская Аравия
Пункт 16	Литва (от имени 28 европейских государств – членов ЕС и 14 других государств – членов ЕКГА) и Сингапур
Пункт 16 b)	Австралия, Афганистан, Канада, Катар, Новая Зеландия, Объединенные Арабские Эмираты, Соединенные Штаты Америки и Япония
Пункт 20	Австралия
Пункт 21	Австралия
<u>Приложение</u> Руководящий принцип р)	Австралия, Канада, Литва (от имени 28 европейских государств – членов ЕС и 14 других государств – членов ЕКГА), Новая Зеландия, Республика Корея, Соединенные Штаты Америки и Япония

¹ На 6-м пленарном заседании 4 октября 2013 года Исламская Республика Иран представила оговорку в отношении пунктов 16 а) и б), но сняла ее, направив 4 октября 2013 года электронное сообщение Генеральному секретарю.

² Австрия, Бельгия, Болгария, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Кипр, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Соединенное Королевство, Финляндия, Франция, Хорватия, Чешская Республика, Швеция и Эстония.

³ Азербайджан, Албания, Армения, Босния и Герцеговина, бывшая югославская Республика Македония, Грузия, Исландия, Монако, Норвегия, Республика Молдова, Сан-Марино, Сербия, Швейцария и Черногория.

Резолюция А38-19. Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года

Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию А37-23, озаглавленную: "Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года",

ссылаясь также на свою резолюцию А37-22 (добавление С) относительно ратификации документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,

признавая важность расширения и укрепления глобального режима авиационной безопасности в свете новых и возникающих угроз,

1. *настоятельно призывает* все государства поддерживать и поощрять всеобщее принятие *Конвенции о борьбе с незаконными актами в отношении международной гражданской авиации* (Пекинская конвенция 2010 года) и *Протокола, дополняющего Конвенцию о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Пекинский протокол 2010 года);

2. *настоятельно призывает* все государства как можно скорее подписать и ратифицировать Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года;

3. *порукает* Генеральному секретарю оказывать соответствующее содействие в процессе ратификации по запросу государства-члена;

4. *объявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А37-23.

Резолюция А38-20. Поддержка Монреальской конвенции 1999 года

Ассамблея,

ссылаясь на свою резолюцию А37-24 под названием "Поддержка Монреальской Конвенции 1999 года",

ссылаясь далее на свою резолюцию А37-22 (добавление С) относительно ратификации документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,

признавая важность достижения всеобщего режима, регулирующего ответственность авиакомпаний перед пассажирами и грузоотправителями на международных рейсах,

признавая желательность равноправной, справедливой и удобной системы, которая предусматривает полную компенсацию потерь,

1. *настоятельно призывает* все государства поддерживать и поощрять всеобщее принятие *Конвенции для унификации некоторых правил международных воздушных перевозок, совершенной в Монреале 28 мая 1999 года* (Монреальская конвенция 1999 года);

2. *настоятельно призывает* все государства, которые еще не сделали этого, как можно скорее стать участниками Монреальской конвенции 1999 года;

3. *поручает* Генеральному секретарю предоставить соответствующее содействие в осуществлении процесса ратификации, если поступит такая просьба от государства;

4. *объявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию А37-24.

Резолюция А38-21. 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* государства-члены не выдвигать и просит Совет не принимать в качестве кандидата на должность Президента Совета любое лицо, которое на дату начала замещения этой должности проработало два полных срока в качестве Президента;

3. *настоятельно призывает* государства-члены не выдвигать и *просит* Совет не принимать в качестве кандидата на должность Президента Совета или Генерального секретаря любое лицо, которое на дату окончания срока замещения этой должности проработало в общей сложности более двух полных сроков на обеих этих должностях;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А36-28.

Резолюция А38-22. Бюджеты на 2014, 2015 и 2016 годы

А. *Ассамблея*, в отношении бюджета на 2014–2015–2016 годы, *отмечает, что:*

1. в соответствии со статьей 61 Конвенции Совет представил, и Ассамблея рассмотрела ежегодные бюджетные сметы [ориентировочные сметы в отношении административных и оперативных расходов в рамках Программы технического сотрудничества (АОСC)] на 2014, 2015 и 2016 финансовые годы;

2. в соответствии со статьями 49 е) и 61 Конвенции Ассамблея утверждает бюджеты Организации.

В. *Ассамблея*, в отношении **Программы технического сотрудничества:**

признавая, что АОСC финансируется в основном за счет поступлений от осуществления проектов, выполнение которых поручено ИКАО внешними источниками финансирования, такими как правительства, Программа развития Организации Объединенных Наций и другие источники,

признавая, что Программа технического сотрудничества не может быть определена с высокой степенью точности до тех пор, пока правительства стран-доноров и стран, получающих помощь, не примут решения по соответствующим проектам,

признавая, что ввиду отмеченной выше ситуации приводимые ниже в канадских долларах (кан. долл.) ежегодные показатели бюджета АОСC на 2014, 2015 и 2016 годы представляют собой лишь предварительные бюджетные сметы:

	2014	2015	2016
Сметные расходы	8 300 000	8 400 000	8 500 000

признавая, что техническое сотрудничество является одним из важных средств содействия развитию гражданской авиации и обеспечению безопасности полетов,

признавая положение, в котором находится Программа технического сотрудничества Организации, и необходимость принятия дальнейших мер,

признавая, что в случае возникновения финансового дефицита в Фонде AOSC по итогам любого финансового года такой дефицит должен покрываться из накопленного излишка в Фонде AOSC, а обращение за помощью в бюджет Регулярной программы будет являться крайней мерой,

постановляет, что настоящим утверждаются ориентировочные бюджетные сметы расходов на административное и оперативное обслуживание в рамках Программы технического сотрудничества, при этом имеется в виду, что последующая корректировка ориентировочных бюджетных смет осуществляется в рамках ежегодных бюджетных смет AOSC в соответствии с положениями статьи IX Финансовых положений.

С. Ассамблея, в отношении Регулярной программы:

постановляет:

1. на 2014, 2015 и 2016 финансовые годы настоящим санкционируются на покрытие расходов на нужды Регулярной программы в соответствии с Финансовыми положениями и при условии соблюдения положений настоящей резолюции следующие суммы в канадских долларах, требующие выделения ассигнований, раздельно по каждому году:

	2014	2015	2016	Всего
Стратегические цели				
БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ	23 219 000	24 097 000	24 721 000	72 037 000
АЭРОНАВИГАЦИОННЫЙ ПОТЕНЦИАЛ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ	17 353 000	17 628 000	18 353 000	53 334 000
АВИАЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ И УПРОЩЕНИЕ ФОРМАЛЬНОСТЕЙ	8 903 000	9 148 000	9 342 000	27 393 000
ЭКОНОМИЧЕСКОЕ РАЗВИТИЕ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА	3 138 000	3 178 000	3 534 000	9 850 000
ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ	4 474 000	4 557 000	5 129 000	14 160 000
Поддержка программы	12 651 000	12 767 000	13 136 000	38 554 000
Управление и администрация	15 581 000	15 788 000	16 078 000	47 447 000
Управление и администрация. Руководящие органы	7 433 000	7 574 000	8 756 000	23 763 000
ВСЕГО, САНКЦИОНИРОВАННЫЕ АССИГНОВАНИЯ	92 752 000	94 737 000	99 049 000	286 538 000
Оперативные	92 224 000	94 139 000	98 625 000	284 988 000
Капитальные	528 000	598 000	424 000	1 550 000

2. отдельные ежегодные общие суммы санкционированных ассигнований должны финансироваться в канадских долларах в соответствии с Финансовыми положениями из следующих средств:

	2014	2015	2016	Всего
a) взносы государств	86 120 000	88 075 000	92 355 000	266 550 000
b) возмещения из Фонда AOSC	1 231 000	1 260 000	1 291 000	3 782 000
c) перенос из излишка ФГДД	5 082 000	5 082 000	5 082 000	15 246 000
d) разные поступления	319 000	320 000	321 000	960 000
ВСЕГО:	92 752 000	94 737 000	99 049 000	286 538 000

Резолюция А38-23. Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции

Ассамблея

1. *отмечает*, что

- a) финансовые положения 6.9 и 7.5 предусматривают, что Совет, если Ассамблея не проводит сессии, определяет взносы и авансовые платежи в Фонд оборотных средств нового государства-члена при условии утверждения или изменения на следующей очередной сессии Ассамблеи;
- b) Совет предпринял соответствующие действия в отношении государства, которое стало членом Международной организации гражданской авиации после 37-й сессии Ассамблеи и взносы которого исчислялись, как это указано ниже;

2. *подтверждает* действия Совета в отношении исчисления взноса и авансовых платежей в Фонд оборотных средств следующего государства по указанным процентным ставкам, при этом такая ставка взноса должна применяться начиная с указанных ниже дат:

Название нового государства-члена	Дата начала членства	Дата, с которой начисляется взнос	Ставка взноса
Южный Судан	10 ноября 2011 года	1 декабря 2011 года	0,06 %

Резолюция А38-24. Выполнение государствами-членами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения

Ассамблея,

принимая во внимание, что статья 62 Конвенции о международной гражданской авиации предусматривает, что Ассамблея может приостановить право голоса в Ассамблее и в Совете любого государства-члена, которое не выполняет в пределах разумного срока своих финансовых обязательств перед Организацией,

принимая во внимание, что согласно статье 6.5 Финансовых положений ИКАО взносы государств-членов считаются причитающимися и подлежащими выплате полностью первого числа финансового года, к которому они относятся,

отмечая, что задержки с уплатой взносов за текущий год являются препятствием для выполнения программы работы и создает серьезные трудности с движением наличности,

настоятельно призывает все государства-члены, имеющие задолженность, принять соответствующие меры для ликвидации своей задолженности,

настоятельно призывает все государства-члены и, в особенности, государства, избранные в Совет, принять все необходимые меры по своевременной уплате своих взносов,

постановляет, что:

1. всем государствам-членам следует признать необходимость выплачивать свои взносы в начале того года, за который они причитаются, с тем чтобы Организация не сталкивалась с необходимостью использования Фонда оборотных средств для покрытия недостатка;

2. Генеральному секретарю поручается направлять всем государствам-членам не менее трех раз в год графики с указанием текущих сумм, причитающихся за текущий год до 31 декабря предыдущего года;

3. Совет наделяется полномочиями обсудить и заключить договоренности с государствами-членами, имеющими задолженность по взносам за три года или более, о погашении накопившейся задолженности перед Организацией; о любых случаях погашения такой задолженности или договоренностях должен представляться доклад очередной сессии Ассамблеи;

4. всем государствам-членам, имеющим задолженность по взносам за три года или более, следует:

а) произвести незамедлительно выплату суммы задолженности по авансам в Фонд оборотных средств, взносам за текущий год и частичному погашению своей задолженности в размере 5 % от суммы задолженности;

б) заключить в течение 6 мес со дня производства выплаты, упомянутой выше в подпункте а), если они еще не сделали этого, соглашение с Организацией о погашении остатка задолженности, причем такое соглашение должно предусматривать полную ежегодную выплату их текущих взносов и остатка задолженности по частям в течение периода, не превышающего 10 лет, причем такой период, по усмотрению Совета, может быть продлен максимально до 20 лет в особых случаях, охватывающих те государства-члены, которые Организация Объединенных Наций относит к категории наименее развитых стран;

5. Совету следует еще больше активизировать проводимую в настоящее время политику поощрять государства-члены, имеющие задолженность, вносить предложения о ее урегулировании в целях ликвидации задолженности по взносам за длительный срок в соответствии с вышеизложенными положениями пункта 4 постановляющей части с полным учетом экономического положения соответствующих государств, включая предусмотренную положениями статьи 6.6 Финансовых положений возможность выплаты в других валютах в пределах возможностей использования таких валют Генеральным секретарем;

6. приостанавливается право голоса в Ассамблее тех государств-членов, задолженность которых равняется общей сумме начисленных взносов за три предыдущих финансовых года или превышает ее, и тех государств-членов, которые не соблюдают соглашений, заключенных в соответствии с пунктом 4 b) постановляющей части выше; приостановление права голоса отменяется немедленно после выплаты предусмотренных соглашениями сумм задолженности;

7. приостанавливается право голоса в Совете тех государств-членов, у которых имеется задолженность по начисленным годовым взносам более чем за 18 месяцев; приостановление права голоса отменяется немедленно после выплаты сумм задолженности;

8. право голоса государства-члена, приостановленное в соответствии с пунктом 6 постановляющей части, может быть также восстановлено на основании решения Ассамблеи или Совета, если:

- a) оно уже заключило с Советом соглашение, предусматривающее покрытие непогашенных обязательств и выплату текущих взносов, и выполнило условия этого соглашения; или
- b) Ассамблея будет убеждена, что государство продемонстрировало готовность достичь справедливого урегулирования его финансовых обязательств перед Организацией;

9. любое государство, право голоса которого было приостановлено Ассамблеей в соответствии со статьей 62 Конвенции, может добиться его восстановления Советом в соответствии с положениями, обусловленными в пункте 8 a) постановляющей части выше, при условии, что с его стороны была продемонстрирована готовность достичь справедливого урегулирования его финансовых обязательств перед Организацией;

10. вводятся следующие дополнительные меры в отношении государств-членов, право голоса которых приостановлено в соответствии со статьей 62 Конвенции:

- a) потеря права проводить на своей территории совещания, конференции, семинары и практикумы, которые полностью или частично финансируются из бюджета Регулярной программы;
- b) право получать бесплатно только ту документацию, которая предоставляется государствам, не являющимся государствами-членами, включая документацию на электронных носителях, и любые другие документы, которые необходимы для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации;
- c) потеря гражданами или представителями права выдвигаться кандидатами на занятие выборных должностей;
- d) в целях набора на должности в Секретариате при прочих равных условиях кандидаты из государств, имеющих задолженность, будут рассматриваться наравне с кандидатами из государства, которое уже достигло желательного уровня представленности (при равных условиях с точки зрения принципа географической представленности), даже если они и не достигли этого уровня;
- e) потеря права участвовать в ознакомительном курсе ИКАО;

11. правом избрания в Совет, комитеты и органы будут обладать только государства, не имеющие невыплаченной задолженности по взносам, помимо задолженности за текущий год;

12. Генеральному секретарю поручается докладывать Совету о любом государстве, право голоса которого считается приостановленным, и о любой отмене приостановления права голоса согласно пунктам 6 и 7 постановляющей части, и соответственно применять меры, предусмотренные в пункте 10 постановляющей части;

13. настоящая резолюция заменяет резолюцию А37-32.

Резолюция А38-25. Стимулирование погашения задолженности за длительный срок

Ассамблея,

ссылаясь на выражавшуюся на предыдущих сессиях Ассамблеи обеспокоенность ростом задолженности по взносам,

вновь заявляя о необходимости уплаты всеми государствами-членами своих взносов к той дате, на которую они причитаются,

принимая к сведению, что в соответствии с резолюцией А38-24 Ассамблеи было приостановлено право голоса ряда государств в Ассамблее и Совете,

вновь подтверждая исключительную важность участия всех государств в деятельности Организации,

принимая к сведению, что излишек наличности традиционно распределялся среди тех государств-членов, которые выплачивали свои взносы за финансовые годы, за которые этот излишек определен,

желая поощрить погашение государствами своей задолженности и одновременно создать для этого стимулы,

постановляет:

1. распределять излишек наличности только среди тех государств-членов, которые на дату распределения излишка уплатили свои взносы за финансовые годы, за которые этот излишек определен, и прекратить право на получение излишка государств, имеющих задолженность за соответствующие годы, за исключением государств, заключивших соглашения и выполняющих условия своих соглашений;

2. государства-члены, которые имеют задолженность за три полных года или более и которые либо имеют, либо заключают соглашения об урегулировании задолженности за длительный срок и выполняют условия этих соглашений, получают свою долю излишка наличности, несмотря на то, что они не уплатили взносы за финансовые годы, за которые этот излишек определен;

3. с 1 января 2005 года, при наличии излишка наличности, только та часть выплаты, поступающей от государства-члена, которая превышает сумму взносов за три предыдущих года и всех частичных выплат, причитающихся по соглашениям, заключенным в соответствии с пунктом 4 постановляющей части резолюции A37-32 Ассамблеи, откладывается на отдельный счет для финансирования расходов по осуществлению деятельности в области обеспечения авиационной безопасности и новых, незапланированных проектов, связанных с безопасностью полетов, и/или для повышения эффективности исполнения программ ИКАО, и эти действия должны находиться под контролем Совета и доводиться до сведения следующей очередной сессии Ассамблеи;

4. поручить Совету внимательно следить за вопросом неуплаченных взносов и за влиянием систем стимулирования на погашение государствами задолженности по взносам и представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о результатах предпринятых ими усилий, включая другие подлежащие рассмотрению меры;

5. настоящая резолюция заменяет резолюцию A35-27.

Резолюция A38-26. Взносы в Общий фонд за 2014, 2015 и 2016 годы

Ассамблея,

1. *постановляет*, что суммы взносов государств-членов в 2014, 2015 и 2016 годах, вносимые ими согласно статье 61 главы XII Конвенции, определяются в соответствии со шкалой взносов, приведенной в добавлении к документу A38-WP/93, AD/13.

Резолюция A38-27. Фонд оборотных средств

Ассамблея:

1. *отмечает*, что:

- a) в соответствии с резолюцией A37-28 Совет представил доклад о достаточности объема Фонда оборотных средств и связанных с ним полномочиях на производство займов, и Ассамблея рассмотрела этот вопрос;
- b) накопление задолженности по взносам, наряду с задержками с выплатой взносов за текущий год, все более серьезно препятствовали выполнению программы работы и создавали обстановку финансовой неопределенности;
- c) учитывая тенденции прошлого, существует высокий риск того, что объема Фонда оборотных средств может оказаться недостаточно для финансирования потребностей в обозримом будущем;
- d) опыт показал, что в общем выплаты не производятся в начале года, когда они причитаются, и что ИКАО не может рассчитывать на поступление всех взносов даже к концу года, за который они начислены, и что такое неприемлемое несоблюдение некоторыми государствами-членами своих финансовых обязательств по Конвенции ведет к потенциальному финансовому кризису в Организации, который может отразиться на всех государствах-членах;

- e) до тех пор, пока поступление денежной наличности будет оставаться неопределенным, ИКАО будет нуждаться в Фонде оборотных средств в качестве резервного источника, который она может использовать для погашения текущих обязательств по выплате наличности;
 - f) в феврале 2013 года Совет рассмотрел объем Фонда оборотных средств и определил, что объем Фонда оборотных средств возможно потребуются увеличить, если непогашенный остаток причитающихся взносов не сократится. Хотя с 2011 по 2012 год остаток причитающихся взносов сократился на 6 %, с 2010 по 2012 год он возрос на 3 %.
2. *настоятельно призывает:*
- a) все государства-члены выплачивать свои взносы как можно раньше в течение года, за который они причитаются, что позволит Организации уменьшить вероятность использования Фонда оборотных средств и внешних займов;
 - b) государства-члены, имеющие задолженность, выполнить свои обязательства перед Организацией в кратчайшие сроки, как это предусматривается в резолюции А38-24.
3. *постановляет, что:*
- a) объем Фонда оборотных средств следует увеличить до 8,0 млн долл. США;
 - b) каждый год не позднее ноября 2014, 2015 и 2016 гг. Совет рассматривает объем Фонда оборотных средств и принимает решение о целесообразности его срочного увеличения в течение этого года или в следующем году;
 - c) если обоснованность этого будет установлена Советом, то объем Фонда оборотных средств устанавливается на уровне не выше 10,0 млн долл. при условии его увеличения за счет авансов, выплачиваемых новыми государствами, ставшими членами Организации после утверждения шкалы взносов. Такая корректировка Фонда оборотных средств будет основана на шкале взносов, действующей в течение того года, в отношении которого увеличение объема Фонда оборотных средств будет утверждено;
 - d) Генеральный секретарь уполномочивается осуществлять, с предварительного одобрения Финансового комитета Совета, финансирование регулярных и дополнительных ассигнований, которые невозможно финансировать из Общего фонда и Фонда оборотных средств, путем заимствования из внешних источников сумм, необходимых для выполнения срочных обязательств Организации, и Генеральному секретарю поручается возмещать такие суммы в кратчайшие сроки; общая сумма такой задолженности Организации никогда не должна превышать 3,0 млн долл. в течение трехлетнего периода;
 - e) Совет представляет следующей очередной сессии Ассамблеи доклад:
 - i. о достаточности объема Фонда оборотных средств с учетом опыта, накопленного в 2013, 2014 и 2015 гг.;

- ii. о том, указывает ли финансовое состояние Общего фонда и Фонда оборотных средств на необходимость производить начисления на государства-члены ввиду дефицита наличности, вызванного задолженностью по взносам;
 - iii. об адекватности суммы, предусматриваемой полномочиями производить займы;
- f) настоящая резолюция заменяет резолюцию A37-28.

Резолюция A38-28. Изменение Финансовых положений

Ассамблея,

принимая во внимание, что Совет учитывает позицию Ассамблеи при утверждении бюджетов и ассигнований Организации,

принимая во внимание, что Совет может собираться на регулярной основе для рассмотрения потребностей и событий, затрагивающих размеры выделенных ассигнований,

принимая во внимание, что в период между сессиями Ассамблеи Совету требуются гибкие подходы в целях удовлетворения меняющихся финансовых потребностей,

постановляет, что:

1. изложенные ниже поправки к финансовым положениям 5.6 и 7.6 подтверждаются в соответствии с финансовым положением 14.1.

Номер	Внесенные изменения	Новый пересмотренный текст
5.6	В пределах 10 % от ассигнований по каждой стратегической цели или вспомогательной стратегии Генеральный секретарь, а свыше этой доли – Совет, независимо от своих полномочий производить переносы между стратегическими целями или вспомогательными стратегиями в соответствии с положением 5.9, могут принять решение о переносе на следующий год любого неизрасходованного остатка ассигнований за любой финансовый год в течение периода между обычными трехгодичными сессиями Ассамблеи. Общая сумма израсходованных и перенесенных ассигнований не должна превышать общие санкционированные ассигнования плюс суммы, перенесенные с предыдущего года. Любой остаток неизрасходованных ассигнований и ассигнований, не перенесенных на следующий год, аннулируется	В пределах 10 % от ассигнований по каждой стратегической цели или вспомогательной стратегии Генеральный секретарь, а свыше этой доли – Совет, независимо от своих полномочий производить переносы между стратегическими целями или вспомогательными стратегиями в соответствии с положением 5.9, могут принять решение о переносе на следующий год любого неизрасходованного остатка ассигнований за любой финансовый год. Общая сумма израсходованных и перенесенных ассигнований не должна превышать общие санкционированные ассигнования плюс суммы, перенесенные с предыдущего года. Любой остаток неизрасходованных ассигнований и ассигнований, не перенесенных на следующий год, аннулируется

Номер	Внесенные изменения	Новый пересмотренный текст
7.6	<p>Поступления от инвестирования средств Фонда оборотных средств и Общего фонда, а также получаемые по ним, включая банковские проценты, получаемые фондом, кредитуются в Общий фонд как разные поступления. Поступления и проценты по любому другому фонду кредитуются в этот другой фонд, за следующими исключениями:</p>	<p>Поступления, включая банковские проценты, получаемые фондом, кредитуются в этот фонд, за следующими исключениями:</p> <p>а) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые Общим фондом и Фондом оборотных средств, кредитуются в Общий фонд как разные поступления;</p>
	<p>а) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые Общим фондом и Фондом оборотных средств, кредитуются в Общий фонд как разные поступления;</p> <p>б) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые фондами, учрежденными для поддержки Программы технического сотрудничества, кредитуются в фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) или донору, как это оговорено в соглашении с донором</p>	<p>б) поступления от инвестирования средств и банковские проценты, получаемые фондами, учрежденными для поддержки Программы технического сотрудничества, кредитуются в Фонд расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС), если иное не санкционировано Генеральным секретарем или донору, как это оговорено в соглашении с донором</p>

Резолюция А38-29. Утверждение счетов Организации за 2010, 2011 и 2012 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним

Ассамблея,

принимая во внимание, что счета Организации за 2010, 2011 и 2012 финансовые годы и ревизионные отчеты по ним, представленные Счетной палатой Франции – членом Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающей в качестве внешнего ревизора ИКАО, были представлены Ассамблее после распространения среди государств-членов,

принимая во внимание, что Совет рассмотрел ревизионные отчеты и представил их на рассмотрение Ассамблее,

принимая во внимание, что в соответствии со статьей 49 f) главы VIII Конвенции расходы были рассмотрены,

1. *принимает к сведению* доклады внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также замечания Генерального секретаря по докладу внешнего ревизора за 2010 финансовый год;

2. *принимает к сведению* доклады внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также замечания Генерального секретаря по докладу внешнего ревизора за 2011 финансовый год;

3. *принимает к сведению* доклады внешнего ревизора по финансовым отчетам, а также замечания Генерального секретаря по докладу внешнего ревизора за 2012 финансовый год;
4. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2010 финансовый год;
5. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2011 финансовый год;
6. *утверждает* проверенные финансовые отчеты за 2012 финансовый год.

Резолюция А38-30. Назначение внешнего ревизора

Ассамблея:

1. *принимает к сведению*, что:
 - а) Финансовыми положениями предусматривается, что при условии подтверждения Ассамблеей Совет назначает внешнего ревизора Организации;
 - б) Совет рассмотрел представленные государствами-членами в 2013 году кандидатуры и в соответствии с финансовым положением 13.1 утвердил назначение г-на Джузеппе Колиандро, президента Счетной палаты по общественным и международным вопросам Суда счетов, члена Группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, внешним ревизором ИКАО применительно к счетам за 2014, 2015 и 2016 финансовые годы;
2. *выражает* свою признательность Первому президенту Счетной палаты Франции г-ну Дидье Миго за высокое качество предоставленных им услуг Организации в качестве внешнего ревизора (2008–2013 гг.) и за оказанную им в духе сотрудничества эффективную помощь должностным лицам и органам ИКАО в период пребывания его в этой должности;
3. *подтверждает* предпринятые Советом действия по назначению г-на Джузеппе Колиандро, президента Счетной палаты по общественным и международным вопросам Суда счетов, внешним ревизором ИКАО применительно к счетам за 2014, 2015 и 2016 финансовые годы.

