

АССАМБЛЕЯ 39-Я СЕССИЯ

Монреаль, 27 сентября – 6 октября 2016 года

ПЛЕНАРНЫЕ ЗАСЕДАНИЯ

Протоколы



*Утверждено Ассамблеей
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

АССАМБЛЕЯ 39-Я СЕССИЯ

Монреаль, 27 сентября – 6 октября 2016 года

ПЛЕНАРНЫЕ ЗАСЕДАНИЯ

Протоколы



*Утверждено Ассамблеей
и опубликовано с санкции Генерального секретаря*

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

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

Информация о порядке оформления заказов и полный список агентов по продаже и книготорговых фирм размещены на веб-сайте ИКАО www.icao.int.

Дос 10080. Протоколы пленарных заседаний

Номер заказа: 10080

ISBN 978-92-9258-194-7

© ИКАО, 2017

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

ОГЛАВЛЕНИЕ

Страница

Протокол первого заседания, вторник, 27 сентября 2016 года, 11:00	1
Открытие сессии Президентом Совета	1
Выступление мэра Монреаля г-на Дени Кодера	7
Выступление премьер-министра Квебека distinguished Филиппа Куйяра	10
Выступление министра транспорта distinguished Марка Гарно, представляющего правительство Канады	12
Видеообращение Генерального секретаря Организации Объединенных Наций (ООН) г-на Пан Ги Муна	14
Вручение <i>Свидетельств Президента Совета</i> (СРС)	15
Утверждение повестки дня	15
Создание комитетов и комиссий	16
– Создание Комитета по проверке полномочий, Исполнительного и Координационного комитетов и Технической, Экономической, Юридической и Административной комиссий	16
Передача вопросов комитетам и комиссиям	16
Выборы государств-членов в Совет	17
– Установление срока представления кандидатур для участия в первом и втором этапах выборов в Совет	17
– Максимальное количество государств-членов, которые будут избраны на каждом этапе выборов	17
Протокол второго заседания, вторник, 27 сентября 2016 года, 15:00	19
Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним	19
– Устный предварительный доклад Комитета по проверке полномочий	19
Выборы Председателя Ассамблеи	20
Выборы четырех заместителей Председателя Ассамблеи и председателей комиссий	20
Заявления делегаций государств-членов	21
Протокол третьего заседания, среда, 28 сентября 2016 года, 09:20	23
Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним	23
– Утверждение устного доклада Исполнительного комитета по пункту 10 повестки дня	23
Заявления делегаций государств-членов	24
Протокол четвертого заседания, суббота, 1 октября 2016 года, 09:00	25
Выборы государств-членов в Совет	25
– Этапы 1 и 2 выборов	25
– Установление срока представления кандидатур для участия в этапе 3 выборов	29

Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним	29
– Утверждение докладов Исполнительного комитета по пунктам 11, 12, 13, 20 и 21 повестки дня	29
Заявления делегаций государств-членов	29
Протокол пятого заседания, вторник, 4 октября 2016 года, 14:00	31
Выборы государств-членов в Совет	31
– Этап 3 выборов	31
Заявления делегаций государств-членов	33
Протокол шестого заседания, среда, 5 октября 2016 года, 09:00	35
Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним	35
– Утверждение доклада Административной комиссии по Общему разделу и пунктам 48–58 повестки дня	35
– Утверждение доклада Юридической комиссии по Общему разделу и пунктам 44–47 повестки дня	38
– Утверждение докладов Экономической комиссии по Общему разделу и пунктам 38–43 повестки дня	39
– Утверждение докладов Исполнительного комитета по Общему разделу и пунктам 14, 16–19, 23–27 и 29–31 повестки дня	41
– Утверждение докладов Технической комиссии по Общему разделу и пунктам 32–37 повестки дня	42
– Утверждение окончательного доклада Комитета по проверке полномочий	45
Протокол седьмого заседания, четверг, 6 октября 2016 года, 11:00	47
Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним	47
– Утверждение докладов Исполнительного комитета по пунктам 15, 16 и 28 повестки дня	47
– Утверждение доклада Исполнительного комитета по пункту 22 повестки дня	48
Передача Председателю Ассамблеи полномочий на утверждение протоколов пленарных заседаний	71
Церемония подписания протоколов, изменяющих статьи 50 а) и 56 <i>Конвенции о международной гражданской авиации</i>	72
Выражение признательности	72

ГРАФИК ОБСУЖДЕНИЯ ПУНКТОВ ПОВЕСТКИ ДНЯ НА ПЛЕНАРНЫХ ЗАСЕДАНИЯХ

Пункт	Сентябрь			Октябрь			
	27 утреннее	27 дневное	28 утреннее	1 утреннее	4 дневное	5 утреннее	6 утреннее
	1, 2, 3, 4, 5	R3, 6, 7, 8	R10, 8	5, R11, R12, R13, R20, R21, 8	5, 8	9	9
1. Открытие сессии Президентом Совета	X						
2. Вручение Свидетельств Президента Совета (CPC)	X						
3. Утверждение повестки дня	X						
4. Создание комитетов и комиссий	X						
5. Передача вопросов комитетам и комиссиям	X			X			
6. Выборы государств-членов в Совет	X			X	X		
7. Выборы Председателя Ассамблеи		X					
8. Выборы четырех заместителей Председателя Ассамблеи и председателей комиссий		X					
9. Заявления делегаций государств-членов		X	X	X	X		
10. Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним – Комитет по проверке полномочий – Исполнительный комитет – Техническая комиссия – Экономическая комиссия – Юридическая комиссия – Административная комиссия		X	X	X		X	X
Передача Председателю Ассамблеи полномочий на утверждение протоколов пленарных заседаний							X
Церемония подписания протоколов, изменяющих статьи 50 а) и 56 Конвенции о международной гражданской авиации							X

Протокол первого заседания

(Вторник, 27 сентября 2016 года, 11:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 1 повестки дня. Открытие сессии Президентом Совета
 - Выступление мэра Монреаля г-на Дени Кодера
 - Выступление премьер-министра Квебека distinguished Филиппа Куйяра
 - Выступление министра транспорта distinguished Марка Гарно, представляющего правительство Канады
 - Видеообращение Генерального секретаря Организации Объединенных Наций (ООН) г-на Пан Ги Муна
2. Вручение *Свидетельств Президента Совета* (СРС)
3. Пункт 2 повестки дня. Утверждение повестки дня
4. Пункт 3 повестки дня. Создание комитетов и комиссий
 - Создание Комитета по проверке полномочий, Исполнительного и Координационного комитетов и Технической, Экономической, Юридической и Административной комиссий
5. Пункт 4 повестки дня. Передача вопросов комитетам и комиссиям
6. Пункт 5 повестки дня. Выборы государств-членов в Совет
 - Установление срока представления кандидатур для участия в первом и втором этапах выборов в Совет
 - Максимальное количество государств-членов, которые будут избраны на каждом этапе выборов

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 1 повестки дня. Открытие сессии Президентом Совета

1. Президент Совета д-р Олумуива Бенард Алиу в качестве временно исполняющего обязанности Председателя Ассамблеи объявил 39-ю сессию Ассамблеи открытой и произнес следующую речь:

"Имею честь объявить историческую 39-ю сессию Ассамблеи Международной организации гражданской авиации открытой.

От имени Совета ИКАО, Генерального секретаря д-ра Фан Лю и многочисленных уважаемых министров и делегатов Ассамблеи, присутствующих здесь, хочу в первую очередь тепло поприветствовать наших трех почетных гостей:

- министра транспорта Канады Его Превосходительство Марка Гарно;
- премьер-министра Квебека Его Превосходительство Филиппа Куйяра;
- мэра Монреаля Его Превосходительство Дени Кодера.

Я также рад приветствовать многочисленных представителей международных организаций и других приехавших со всего мира делегатов, присутствующих здесь, которые работают в тесном сотрудничестве с нами в целях обеспечения безопасного, надежного, эффективного и экологически устойчивого развития международной гражданской авиации.

Настоящая сессия Ассамблеи обещает стать исторической вехой благодаря рекордному уровню участия и очень существенному объему работы, которую предстоит проделать правительствам стран мира. Кроме того, ожидается, что настоящая сессия одобрит решительный шаг по сокращению эмиссии парниковых газов международным сообществом, а также секторальные меры на глобальном уровне.

Но прежде чем заглядывать в будущее, давайте подытожим результаты работы ИКАО за три коротких года, прошедшие после проведения 38-й сессии Ассамблеи.

Во-первых, мы усилили нашу основную деятельность, связанную с интероперабельностью международного воздушного транспорта, посредством разработки на основе консенсуса Стандартов и Рекомендуемой практики в области международной гражданской авиации.

Была повышена эффективность наших консультативных процессов, и мы сосредоточили внимание на улучшении подготовленности государств к внедрению новых положений ИКАО. Выполняются более эффективные оценки последствий, и мы обеспечиваем заблаговременное предоставление нашим государствам-членам необходимого инструктивного материала по всем новым мерам.

Наши программы проверок в сфере обеспечения безопасности полетов и в сфере обеспечения авиационной безопасности в рамках механизма непрерывного мониторинга оптимизируются с целью обеспечения своевременной валидации корректирующих действий государств, направленных на устранение выявленных недостатков. Это помогает нам получать надежную обратную связь, которая способствует дальнейшему совершенствованию общего процесса установления Стандартов.

Дамы и господа, в настоящее время общепризнано, что воздушный транспорт является важной движущей силой социально-экономического развития и фактором процветания всех наций и народов мира.

В статье 44 Чикагской конвенции излагается цель ИКАО, заключающая в содействии планированию и развитию международной гражданской авиации с тем, чтобы обеспечивать ее безопасное и упорядоченное развитие во всем мире; удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте; и

обеспечивать справедливые для каждого Договаривающегося государства возможности участвовать в деятельности международного воздушного транспорта.

При этом эффективное внедрение Стандартов ИКАО является необходимым условием для реализации стремлений государств в полной мере использовать преимущества, обеспечиваемые международным воздушным транспортом для граждан и предприятий.

А наши граждане заслуживают безопасных, надежных и эффективных воздушных перевозок между любыми точками земного шара.

В подтверждение вышесказанного ИКАО в течение последних трех лет сосредоточила значительные усилия на повышении уровня эффективного внедрения (EI) наших Стандартов во всем мире. Это преобразующее общеорганизационное изменение осуществлялось в рамках нашей инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

Наши региональные бюро стали очень активными партнерами в этом процессе, потребовавшем изменений в их рабочих программах и принципах выделения ресурсов для более эффективного отслеживания и удовлетворения местных потребностей.

Это привело к реализации более узконаправленных национальных и региональных планов действий с четкими целями, сроками и порядком отчетности и к более специализированной поддержке со стороны Штаб-квартиры ИКАО.

Кроме того, была укреплена наша деятельность в области технического сотрудничества и помощи главным образом за счет разработки новых инструментов. Мы также создали новую Программу ИКАО для авиационных специалистов-волонтеров для того, чтобы воспользоваться знаниями, опытом и энтузиазмом наших авиационных специалистов, которых я приглашаю к участию в этой деятельности по оказанию помощи нуждающимся государствам.

За последние три года ИКАО достигла больших успехов в области наращивания потенциала в сфере международной подготовки авиационных специалистов и развития соответствующих людских ресурсов.

Мы также оформили нашу деятельность, связанную со следующим поколением авиационных специалистов, в виде официальной программы ИКАО, и мы занимаемся поощрением лучших и наиболее способных из них через Программу молодых авиационных специалистов, которую мы осуществляем совместно с ИАТА и МСА.

Новый Музей ИКАО, открытый нами в 2014 году, также помогает воодушевлять новые поколения авиаторов. Я приглашаю всех вас посетить этот музей, чтобы вновь открыть для себя замечательную историю нашей отрасли и ИКАО.

В соответствии с нашей инициативой *"Ни одна страна не остается без внимания"* информационно-разъяснительная деятельность ИКАО была ориентирована на наиболее высокопоставленных лиц, ответственных за принятие решений в государствах, поощряя выполнение ими взятых на себя обязательств и признавая их достижения.

К примеру, позднее на сегодняшнем утреннем заседании я буду иметь честь впервые представить *Свидетельства о признании заслуг от имени Президента Совета* 14 государствам за их достижения в деле повышения уровней эффективного внедрения Стандартов ИКАО по обеспечению безопасности полетов.

Дамы и господа, деятельность нашего сектора характеризуется высокой динамичностью, поэтому общественное доверие имеет первостепенное значение для устойчивости нашей отрасли. В связи с этим я убежден, что ИКАО должна быть готова комплексно и эффективно реагировать на все возникающие проблемы в соответствии с ее миссией.

Прошедший трехлетний период стал определяющим в этом отношении, так как ИКАО проявила себя с лучшей стороны, осуществляя координацию деятельности нашего сообщества в ответ на вызовы, связанные с рейсом МН370 авиакомпании "Малайзия эрлайнз" и слежением за воздушными судами, мерами уменьшения рисков, возникающих в зонах конфликтов, мерами против пандемии вируса Эбола и оказанием чрезвычайной помощи Эквадору после крупного землетрясения.

Ради решения таких первостепенных задач мы попросим вас одобрить новую стратегию реагирования на чрезвычайные ситуации, которая поможет нам действовать еще быстрее и эффективнее в последующие годы.

В прошедший период мы также действовали с использованием более упреждающего подхода, чем прежде, предвосхищая новые требования, например, в отношении дистанционно пилотируемых авиационных систем и коммерческих суборбитальных полетов, новых угроз кибербезопасности и других вновь возникающих вызовов.

Нам необходимо продолжать усиливать и углублять роль ИКАО в качестве связующего звена, осуществляющего координацию деятельности государств и отрасли по совместному обеспечению развития мировой гражданской авиации и решению проблем, связанных с ростом сектора.

Совет ИКАО играет ведущую роль в этом процессе, организуя ежегодные выездные заседания по вопросам стратегии, осуществляя миссии по сбору информации в регионах ИКАО и проводя регулярные и всеобъемлющие отраслевые брифинги.

Совет также работал в тесном сотрудничестве с Секретариатом над повышением эффективности и результативности деятельности Организации посредством управления эффективностью и ее оценки, включая разработку системы обеспечения эффективности и управления рисками, а также устойчивых этических норм и правил внутреннего аудита.

Кроме того, Организация неустанно работала над разъяснением важности гражданской авиации для социально-экономического развития, а также над включением ее в качестве одной из приоритетных областей в национальные и региональные процессы планирования инвестиций и развития.

Одним из важнейших аспектов этой работы стали наши усилия по координации и оптимизации глобальных партнерств в целях развития авиации, в том числе между неавиационными заинтересованными сторонами, такими как родственные учреждения ООН, учреждения по финансовому и экономическому развитию, отраслевые организации и доноры.

Осознание важности этих партнерств является основной целью новых всемирных авиационных форумов ИКАО, и мы были очень воодушевлены присутствием столь многих из вас на втором из этих мероприятий, прошедших вчера.

Дамы и господа, ни для кого не секрет, что за последние несколько лет наша Организация претерпела ряд структурных преобразований и приступила к выполнению множества новых программ. При этом примечательно то, что все эти усилия были предприняты без ущерба для выполнения указаний государств и удовлетворению их ожиданий, обозначенных на нашей предыдущей Ассамблее в 2013 году.

С учетом этих ожиданий комиссии и Исполнительный комитет на нынешней Ассамблее рассмотрят ряд рабочих документов, содержащих обзор наших достижений в рамках всех стратегических целей Организации, и предложения, касающиеся дальнейшего развития.

Глобальный план обеспечения безопасности полетов и Глобальный аэронавигационный план ИКАО в настоящее время выводят деятельность государств и отраслевые инвестиции на беспрецедентный уровень. В ходе данного совещания мы попросим вас принять несколько новых поправок, направленных на дальнейшее повышение эффективности планов, особенно в части, касающейся стратегий управления безопасностью полетов и блочной модернизации авиационной системы.

Успех этих документов воодушевил нас на подготовку аналогичных глобальных стратегических планов по авиационной безопасности и упрощению формальностей и по экономическому развитию воздушного транспорта, которые мы вас также попросим одобрить.

Мы будем отчитываться о наших усилиях по содействию основанному на оценке рисков, ориентированному на результаты и устойчивому реагированию на угрозы безопасности и по согласованию эффективных мер контроля с общесистемной взаимосвязанностью и эффективностью.

Мы также будем отчитываться о событиях, связанных с нашей работой по проездным документам и управлению идентификацией в рамках программы TRIP ИКАО, либерализации международного воздушного транспорта и защиты интересов потребителей.

Для того чтобы реализовать все планируемые начинания, вам на одобрение был представлен ориентированный на конкретные результаты бюджет на следующий трехлетний период. В нем мы в общих чертах представили предпринимаемые усилия по мобилизации и использованию дополнительных ресурсов посредством новых взаимосвязей и партнерств.

И последний пункт, который я хотел бы отметить, это широкомасштабная работа по охране окружающей среды, в которой мы принимаем участие и которая охватывает, в частности, все компоненты корзины мер по уменьшению авиационной эмиссии. Эти меры включают технологические новшества, эксплуатационные усовершенствования, использование устойчиво производимых альтернативных видов топлива и, конечно же, рыночные меры.

Я очень рад, что первый в мире стандарт для воздушных судов на эмиссию CO₂ был рекомендован Комитетом по охране окружающей среды от воздействия авиации для принятия Советом ИКАО.

И что, возможно, наиболее важно, Совет по итогам длительного и подробного консультационного процесса представляет настоящей Ассамблее проект резолюции по глобальным рыночным мерам (ГРМ), направленным на уменьшение эмиссии международной авиации.

Разумеется, принятие резолюции это только начало. В период с настоящего момента до 40-й Ассамблеи многое должно быть сделано как ИКАО, так и вашими правительствами при взаимодействии с отраслевыми организациями, чтобы предложенная Система компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации начала действовать в полной мере с 2020 года.

Нам потребуется завершить нашу работу по разработке и вводу в действие концептуальных рамок реестра; процесса мониторинга, отчетности и верификации; и критериев единиц эмиссии, но я должен признаться, что я очень воодушевлен тем, что государства, на долю которых приходится 80 % объема международных перевозок, вызвались участвовать в экспериментальном этапе в 2021 году.

Дамы и господа, в настоящее время всемирная авиатранспортная сеть ежедневно перевозит около 10 миллионов пассажиров на приблизительно 100 000 коммерческих рейсах. За 2015 год общее число пассажиров составило 3,5 млрд, а число выполненных рейсов – более 34 млн; к 2030 году ожидается увеличение этих цифр почти в два раза: до более чем 6 млрд пассажиров и 60 млн рейсов в год.

Воздушный транспорт, несомненно, является наиболее безопасным видом транспорта, и наши показатели безопасности полетов непрерывно улучшаются; так, в 2015 году в очередной раз было зафиксировано рекордно низкое количество авиационных происшествий.

Воздушные суда сегодня на 70 % тише и на 80 % экономичнее по расходу топлива, чем несколько десятилетий назад. А в настоящее время мы превышаем нашу цель ежегодного двухпроцентного повышения топливной эффективности.

Эти замечательные достижения являются результатом усилий наших государств-членов, авиакомпаний, аэропортов, поставщиков аэронавигационного обслуживания, изготовителей и других заинтересованных сторон, а также, конечно, самоотверженности и профессионализма сообщества гражданской авиации во всем мире.

Ваша Организация, ИКАО, наделена уникальной лидерской ролью, заключающейся в установлении глобальных принципов и правил, программ и стандартов и обеспечении координационной платформы для правительств и отрасли в целях сотрудничества и достижения результатов.

Настоящая Ассамблея станет площадкой для принятия смелых решений и совершенствования нашего представления о том, как сделать воздушный транспорт еще более полезным для государств и регионов, предприятий и путешественников в грядущие годы.

Взоры всего мира в данный момент направлены на ИКАО в ожидании конкретных действий, которые сделают нашу отрасль еще более экологичной и эффективной на благо будущих поколений.

Я призываю вас всех вновь продемонстрировать наши исторические преимущества: способность к сотрудничеству, компромиссу и консенсусу.

Я убежден, что мы оправдаем ожидания мирового сообщества.

Ваши Превосходительства, почтенные министры, делегаты, уважаемые коллеги, для меня является большой честью данная мне уникальная возможность руководить

нашей выдающейся Организацией в настоящее время. И я очень благодарен вам за поддержку и за всё то, чего мы смогли достичь в результате совместной работы.

Давайте продолжать нашу работу в духе преамбулы к Чикагской конвенции, чтобы международная гражданская авиация могла и дальше способствовать достижению и сохранению дружбы между нациями и народами мира и содействовать безопасности, миру и процветанию в масштабах планеты.

Я горю нетерпением окунуться в эту работу и желаю нам всем плодотворной и успешной 39-й сессии Ассамблеи ИКАО."

Выступление мэра Монреаля Дени Кодера

2. "Дорогие друзья,

Мои первые слова будут обращены к Генеральному секретарю ИКАО и к Президенту Совета. Ваше присутствие здесь сегодня является честью для нас, равно как и присутствие многих канадских и иностранных министров и высокопоставленных лиц.

Я очень рад возможности принять участие в этом форуме и выступить на открытии 39-й сессии Ассамблеи ИКАО.

Работа, которую вы здесь выполните, имеет фундаментальное значение для будущего отрасли воздушного транспорта. С момента своего создания ИКАО установила свыше 10 000 Стандартов и положений в целях повышения безопасности полетов, эффективности и безопасности аэронавигации, способствуя при этом экономическому развитию воздушного транспорта и охране окружающей среды. Монреаль имеет привилегию услышать о достижениях вашей Организации из первых уст.

Д-р Алиу, я бы хотел горячо поблагодарить вас за вашу вдохновляющую речь. Я думаю, что мы все можем работать сообща. Тот факт, что все уровни правительства Канады представлены здесь, свидетельствует о важности взаимоотношений между ИКАО и Канадой.

Решение об открытии здесь постоянной Штаб-квартиры ИКАО в 1947 году вызвало эффект домино, который побудил другие значительные международные организации обосноваться в нашем городе, в результате чего Монреаль стал столицей международной гражданской авиации. В число этих организаций входят, в частности, Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА), Международный совет аэропортов (МСА), который на этой неделе уже провел крупное совещание, и Международная федерация ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА).

Благодаря 500 сотрудникам, международному статусу и силе влияния на организации, работающие в сфере авиации, ИКАО, несомненно, является крупнейшей и наиболее влиятельной из приблизительно 60 международных организаций, находящихся в Монреале.

Наш город – город космополитический. Это город многообразия, город ООН, в котором располагается не только Штаб-квартира ИКАО, но и штаб-квартиры других авторитетных организаций, связанных с ООН, таких как Секретариат Конвенции о биологическом разнообразии, Многосторонний фонд для осуществления Монреальского протокола, а также Статистический институт ЮНЕСКО. Монреаль – это город инноваций, играет ведущую роль на международной

арене в таких сферах, как совместное существование, борьба с радикализмом и устойчивое развитие. Наш экспертный потенциал был признан не кем иным, как Генеральным секретарем ООН г-ном Пан Ги Муном, который посетил нас дважды в этом году и одобрил ряд наших инициатив, в частности наш Центр противодействия радикализму, ведущему к насилию.

Монреаль, несомненно, является интернациональным, динамичным городом, открытым всему миру. Это врата в Северную Америку, торговый узел между Европой и Америкой, необыкновенный плацдарм для Азии и Африки, а также Океании. Именно поэтому транспорт – и, в частности, воздушный транспорт – является важнейшим экономическим компонентом, обеспечивающим жизнеспособность нашего города.

В том числе и по этой причине Монреаль выступает за увеличение количества прямых авиарейсов, соединяющих наш аэропорт с крупнейшими городами мира. Не далее как в прошлую пятницу я встречался с премьер-министром Китайской Народной Республики, с тем чтобы объявить об открытии нового прямого авиарейса между Монреалем и Шанхаем. Этот новый ежедневный рейс должен внести полезный вклад в экономические отношения между нашими городами.

Доступ к растущему количеству прямых авиарейсов не только отражает нашу многогранность и статус интернационального города, но также приносит ощутимые экономические выгоды городу и расположенным в нем компаниям, такие как экономия времени и денег путешественников; стимул к интернационализации для компаний, расположенных в Монреале и Квебеке; облегчение доступа к новым рынкам; а кроме того, является важным преимуществом, которое может использоваться для привлечения компаний, ведущих международную деятельность, и их штаб-квартир в Монреаль.

Таким образом, каждый новый прямой авиарейс предоставляет Монреалю дополнительные возможности привлекать ведущие иностранные компании и увеличивать наш потенциал экономического развития. Но это ещё не всё. Монреаль – это крупнейший мировой центр: будучи городом учреждений ООН, он объединяет мир, позволяя всем нам, представителям различных наций, осознать необходимость работы над обеспечением лучшего будущего и повышением всеобщего качества жизни.

Нынешний динамичный рост авиации, всей, так сказать, авиационной экосистемы, также отражается на авиационной отрасли Монреаля, которая развивается ускоренными темпами и технологии и опыт которой признаются во всем мире. Авиационная отрасль Монреаля одна из немногих в мире охватывает все этапы жизненного цикла самолета: от проектирования до ремонта и послепродажного обслуживания, от изготовления до окончательной сборки.

Благодаря таким лидерам, как "Бомбардье", "Прэйт энд Уитни", CAE, "Мекахром" и "Эру-Девтек", Монреаль, наряду с Сизтлом и Тулузой, является одним из трех ведущих мировых авиационных центров. Но мы не можем бездейственно наблюдать сложившуюся прекрасную картину. Отрасль продолжает развиваться и должна отвечать на новые, вызовы XXI века, связанные, в первую очередь, с устойчивым развитием.

Я приветствую готовность ИКАО решать проблемы охраны окружающей среды в ходе настоящей 39-й сессии ее Ассамблеи, в частности проблемы эмиссии авиационных двигателей и управления шумом. Монреаль разделяет с ИКАО серьезную озабоченность этими экологическими проблемами. Позвольте напомнить вам мудрые слова г-на Пан Ги Муна: "Для нашей планеты не существует плана Б".

В качестве мэра Монреаля и Президента Городского сообщества Монреаля я работаю вместе с моими коллегами над уменьшением последствий воздействия транспорта на окружающую среду на территории Большого Монреаля. В качестве представителя и председателя *Метрополиса* на конференции COP21, прошедшей в Париже прошлой осенью, я имел возможность акцентировать позицию Монреаля и высказаться о предложенных мерах по борьбе с изменением климата, в частности касающихся электрификации транспорта. К примеру, не позже чем через четыре года в нашем аэропорту начнет действовать прекрасный современный полностью электрический и автоматизированный легковесный поезд. В связи с этим я хотел бы поблагодарить правительство Квебека в лице г-на Куйяра и выразить одобрение его руководящей роли, а также отметить замечательное инфраструктурное партнерство с министром транспорта Канады г-ном Гарно.

Мы все обязаны приложить усилия для защиты нашей планеты, и я горжусь тем, что авиационная отрасль серьезно относится к этой обязанности. Надо сказать, что авиационную сферу ждут неминуемые серьезные изменения. Рассмотрим, к примеру, недавнее достижение Бертрана Пиккара. Его 16-месячное путешествие вокруг света на борту самолета *Solar Impulse* на солнечных батареях наглядно демонстрирует важность расширения наших горизонтов и инвестирования в научные исследования и разработки, связанные с альтернативными источниками энергии.

Презентация г-на Пиккара, несомненно, станет очень популярным событием в ходе монреальской *Недели международной гражданской авиации* 2016 года, которую мы официально открыли вчера утром. Кроме того, я хотел бы поблагодарить организаторов и партнеров *Недели международной гражданской авиации* за качественную программу, предложенную делегатам Ассамблеи ИКАО и общественности Монреаля.

В завершение моего выступления позвольте мне пригласить вас к нам в следующем году на празднование 375-й годовщины основания Монреаля. Этот праздник совпадет по времени с 70-й годовщиной открытия Штаб-квартиры ИКАО и 150-летием Канады. Какие три повода для празднования!

А пока желаю вам успешной Ассамблеи и удачной *Недели международной гражданской авиации*. Да здравствует ИКАО!

Мы всё больше и больше говорим о том, что мир уже не определяется через страны и континенты и что нам нужна городская стратегия. И хотя раньше я говорил: "В одиночку идти быстрее", теперь я думаю, что, когда у нас есть общее видение и общий лидер – а именно видение присутствующих здесь членов и лидер в лице ИКАО – мы добьемся большего.

3. От имени делегатов и участников Ассамблеи Президент Совета выразил мэру Монреаля искреннюю признательность за гостеприимство, оказываемое им его городом после их прибытия. Пользуясь случаем, он также отметил, как много значит для ИКАО постоянная поддержка со стороны администрации мэра и местного сообщества для того, чтобы многочисленные представители в Совете и при ИКАО, находясь в Монреале, чувствовали себя как дома.

Выступление премьер-министра Квебека уважаемого Филиппа Куйяра

4. Для меня является большой честью и удовольствием принимать участие в открытии 39-й сессии этой Ассамблеи – единственного всемирного форума, способного объединить все заинтересованные стороны гражданской авиации: представителей отрасли, правительства и, конечно же, специалистов, которые, как нам только что рассказали, вносят вклад в повышение безопасности, упорядоченности и эффективности международного воздушного транспорта, а также в соблюдение им требований охраны окружающей среды и принципов устойчивого развития.

Также мы очень гордимся тем, что это крупное учреждение ООН располагается именно в Квебеке, в Монреале.

Авиационная отрасль очень важна для многих секторов экономики и обеспечивает рабочие места десяткам миллионов людей во всем мире. Наши аэропорты – это целые города, вносящие свой вклад в экономическое развитие регионов.

Однако сегодня гражданская авиация совсем не похожа на ту, какой она была во время учреждения ИКАО в 1944 году. Это отрасль, на которую оказала огромное влияние промышленная революция XXI века. Для того чтобы не отставать от изменений, вызванных этой революцией, и продолжать развиваться, гражданская авиация должна обеспечить развитие своих трудовых ресурсов; переход к Индустрии 4.0; постоянное внедрение передовых технологий для разработки новых продуктов; учет аспектов охраны окружающей среды и, в частности, борьбу против изменения климата.

Мы, жители Квебека, понимаем важность этих проблем, и наше правительство принимает быстрые и решительные действия в поддержку наших предприятий в период этого масштабного перехода по следующим причинам:

- Монреаль, как уже было сказано и как следует отметить вновь, является третьей мировой столицей аэрокосмической отрасли;
- объем продаж составляет 15,5 млрд долл. США;
- экспортируется 80 %;
- здесь находится 70 % канадских инвестиций в аэрокосмические исследования и разработки;
- здесь находится почти 200 предприятий – от ведущих подрядчиков до изготовителей оборудования, интеграторов и поставщиков;
- в регионе Большого Монреаля имеется 40 000 рабочих мест;
- 10 центров аэрокосмических исследований, в том числе Институт воздушного и космического права Университета Макгилла; интеллектуальное сообщество, объединяющее международные организации, университеты, исследовательские центры и предприятия, обладающее уникальными экспертными знаниями и опытом в области авиации; мощный потенциал исследовательской деятельности и объединения программ, делающий Монреаль инновационным центром по самой своей природе. Я всегда напоминаю нашим гостям, что Монреаль занимает второе место в Северной Америке после Бостона по количеству студентов университетов. Такое невероятное богатство, такое скопление талантов могут с большой выгодой использоваться всеми отраслями.

Поэтому мы, помимо прочего, начали реализацию новой стратегии Квебека по развитию аэрокосмической отрасли в 2016–2026 гг., которая включает ряд областей, в том числе укрепление и диверсификацию структуры отрасли; обеспечение роста отрасли; поддержку проектов и продолжение инвестирования в трудовые ресурсы; оказание помощи малым и средним предприятиям в развитии и, конечно, в реализации инноваций.

В этой связи мы всегда поддерживали в качестве партнеров проект SA2GE, связанный с экологически безопасными самолетами: на первом этапе объем частных и государственных инвестиций в этот проект составил 150 млн долларов а, на втором этапе – 80 млн.

Недавно мы инвестировали 1 млрд долл. США в самолет XXI века C Series, предназначенный для низкоуглеродной экономики XXI века. Это малошумный самолет, уже используемый для перевозки пассажиров авиакомпанией "Свисс эйр". А некоторое время назад поступила информация о том, что "Бомбардье" стала первой авиакомпанией мира, опубликовавшей декларацию экологических характеристик (EPD) самолета C Series.

Как вы видите, авиационный сектор так же важен для нас, как и для вас.

И наша отрасль, и наше правительство заинтересованы в том, чтобы сделать аэрокосмический сектор Квебека более конкурентным и более инновационным, а также уменьшить его углеродный след.

Вот почему я вновь повторяю: мы гордимся тем, что со времени подписания Чикагской конвенции, 70-ю годовщину которой мы отметили в Национальном собрании Квебека в 2014 году, Стандарты, программы и правила, которые регулируют, совершенствуют и меняют гражданскую авиацию, разрабатываются, обсуждаются и принимаются именно здесь.

ИКАО из Монреаля будет способствовать экспоненциальному росту этой отрасли, но также привлечет сюда организации, занимающиеся различными коммерческими, техническими и юридическими аспектами авиации.

Как видно из моего выступления, это активное присутствие уже соответствует важности аэрокосмической отрасли Квебека, которая, несомненно, в крови жителей Квебека.

И мы всё лучше осознаем нашу ответственность и ответственность постоянных представительств в отношении оптимизации рамок, в которых действуют сотрудники ИКАО.

Кроме того, я хочу заверить ее высшее руководство в готовности моего правительства оказывать любую поддержку, необходимую для обеспечения и поддержания как можно более благоприятной среды для работы сообщества ИКАО в целях развития международной гражданской авиации. Мы также хотим продолжать укреплять наше партнерство, объединяющее нас в течение десятилетий.

Как вам известно, в настоящее время мы работаем над текстом нового соглашения, призванного модернизировать соглашение 1994 года. Я хочу отметить, что переговоры проходят успешно, и я очень надеюсь, что они будут завершены осенью этого года.

Мы также хотели бы – и по этому вопросу я уже обращался к Генеральному секретарю – изучить возможность партнерства с ИКАО в связи с созданием исследовательской кафедры в области авиации и охраны окружающей среды. Эта кафедра будет идеально отвечать желанию ИКАО вносить вклад в выполнение Парижского соглашения о противодействии

изменению климата. Ваша отрасль уже поставила перед собой цели в области устойчивого развития и демонстрирует значительные успехи.

В Монреале вы всегда найдете необходимое вам вдохновение, интеллектуальную среду и материально-техническую поддержку, в особенности теперь, когда ИКАО стала неотъемлемой частью нашего города. Именно поэтому мы хотели включить ее в нашу топонимику, назвав ее именем важную станцию метро, расположенную в нескольких шагах отсюда, и тем самым окончательно утвердить ее в нашем городе, послав мощный и четкий сигнал: вы неотделимы от этого города, неотделимы от Квебека, ваше место здесь, и мы гордимся этим.

Хочу поблагодарить вас и пожелать вам удачной 39-й сессии Ассамблеи.

5. Президент Совета от имени ИКАО выразил правительству и жителям Квебека самую искреннюю благодарность за финансовую и административную помощь, которую они оказывают Организации на протяжении многих лет, и в особенности за предоставление необходимых офисных площадей для ее Программы технического сотрудничества. Он заверил, что такое наглядное выражение поддержки в сочетании с теплыми отношениями, которые ИКАО продолжает поддерживать с представителями правительства Квебека, способствует укреплению способности Организации служить интересам мирового авиационного сообщества.

***Выступление министра транспорта distinguished Марка Гарно,
представляющего правительство Канады***

6. Я очень рад быть сегодня здесь с вами на открытии 39-й сессии Ассамблеи ИКАО.

Вслед за моими уважаемыми коллегами я также хочу поприветствовать вас всех в Канаде и Монреале, этом замечательном городе, который я называю своим домом. Нынешняя сессия Ассамблеи открывается во одно из красивейших времен года, когда наши леса украшены множеством сменяющихся красок. Я надеюсь, что вам удастся найти время в ходе вашего пребывания здесь, чтобы насладиться этими прекрасными видами, а также многочисленными достопримечательностями этого великолепного города.

Вместе с провинцией Квебек и городом Монреалем вся Канада гордится тем, что ИКАО и ее сообщество дипломатов и экспертов располагается именно здесь, и обязуется всесторонне поддерживать эту Организацию и способствовать ее процветанию.

Канада всегда ценила сотрудничество между государствами, в частности под эгидой ООН, и данное совещание не является исключением. В ходе нашей Ассамблеи наша общая миссия будет заключаться в том, чтобы вместе работать над созданием высоких стандартов, которые сделают наш мир лучше для будущих поколений. Работа, выполняемая ИКАО в качестве специализированного учреждения, непосредственно направлена на достижение этой цели.

В ближайшие дни нам предстоит важная работа. Мы примем план работы Организации на следующие три года, который будет охватывать ряд вопросов первостепенного значения.

Некоторым из вас, может быть, известно, что на моей предыдущей работе мне выдалась возможность слетать в космос. На эту тему здесь в Канаде шутили, когда я стал министром транспорта Канады, что Канада поднимает проблемы транспорта на совершенно новый уровень. Я думаю ровно наоборот: мой опыт позволил мне увидеть то, что мы делаем здесь, на Земле, с уникального, совершенно особого ракурса. Из космоса видишь необыкновенную красоту

и единство Земли. Нет никаких границ, все геополитические разграничения, которые так часто разделяют нас, исчезают. Все, что ты видишь, – это наша прекрасная голубая планета.

Все мы, собравшиеся здесь сегодня представители самых разных наций, понимаем, насколько хрупка эта прекрасная планета. Наши страны, поодиночке и совместно, заявили о том, что нам нужен новый путь для движения вперед, путь, на котором наука и технологии будут способствовать развитию наших экономик, не подвергая опасности хрупкую планету, которую мы населяем. И в этом заключается наша задача и наша возможность здесь в ближайшие несколько дней: сделать то, что зависит от нас, для того, чтобы обеспечить здоровье нашей планеты для будущих поколений.

Мир и авиационная отрасль наблюдают за нами. Мы будем принимать разнообразные меры для того, чтобы сделать воздушный транспорт более безопасным, надежным, экономически сильным и устойчивым, а также более ответственным в отношении охраны окружающей среды.

Конечно же, стоящая перед нами задача не проста. Наши правительства должны быть готовы к новым вызовам и угрозам, появлению новых технологий и экономической нестабильности, с которыми могут столкнуться наши народы и наши предприятия.

На *Международной авиационной конференции* в Чикаго в 1944 году наши предшественники пожелали создать организацию, которая будет принимать общие стандарты для обеспечения безопасного функционирования гражданской авиации и регулировать экономические и коммерческие аспекты авиации. Председатель Конференции назвал тогда это желание *смелой мечтой*.

За прошедшие 70 лет был проделан немыслимый объем работы, включая многое, что не могло быть предусмотрено в то время. С тех пор коммерческий воздушный транспорт превратился из малозначительной деятельности для немногих избранных в средство перевозки, обслуживающее невероятное количество пассажиров, равное 3,3 млрд в год, постоянно сохраняя при этом высочайшие уровни безопасности и надежности. И всё это в значительной степени благодаря ИКАО.

Но даже несмотря на все эти достижения, предстоит еще многое сделать, и в течение следующих двух недель у нас вновь будет возможность для этого. Нам необходимо определить и оформить способы дальнейшего усовершенствования международного авиационного сектора и повышения его ответственности в ближайшем будущем в интересах всего человечества.

Этот год является решающим для экологической повестки ИКАО, поскольку наше международное сообщество стремится сохранить импульс, заданный историческим Парижским соглашением в 2015 году. Международный авиационный сектор прилагает значительные усилия по уменьшению своего углеродного следа, и в настоящее время мы ставим перед собой желательную цель достижения углеродно-нейтрального прироста (CNG), начиная с 2020 года. У нас имеется возможность поддержать авиационный сектор в достижении этой цели. Несомненно, что успех настоящей 39-й сессии Ассамблеи и даже роль ИКАО в будущей многосторонней системе будут в некоторой степени зависеть от того, сможет ли международное авиационное сообщество объединиться и прийти к общему мнению в отношении внедрения глобальной системы рыночных мер (PM) в целях уменьшения эмиссии парниковых газов в нашем секторе.

Канада наряду с несколькими другими государствами заявила о своем намерении участвовать в предложенной глобальной системе РМ с самого начала. Я призываю все государства – члены ИКАО присоединиться к нам в поддержке решительной меры и в готовности как можно скорее принять участие в ее реализации.

И это лишь один из множества важнейших вопросов, которые мы будем рассматривать в нашем стремлении способствовать тому, чтобы воздушный транспорт продолжал вносить вклад в лучшее будущее, посредством неустанного совершенствования безопасности, надежности, эффективности и охраны окружающей среды. В предстоящие две недели нам представится возможность достичь дальнейшего прогресса в стратегической работе этой выдающейся организации.

Я очень рад быть здесь с вами на открытии этой важной Ассамблеи в качестве министра транспорта Канады. Будем же смелыми и дальновидными во время наших дискуссий и в принимаемых нами решениях.

Я заранее благодарю вас всех за ваш вклад в данное совещание и желаю вам продуктивного и приятного пребывания в Монреале.

7. Напомнив, что на протяжении почти 73 лет Канада всегда была исключительно отзывчивой принимающей стороной для ИКАО, Президент Совета подчеркнул, что это уникальный факт в истории системы ООН, который делает Канаду предметом зависти для многих других стран во всем мире. Он заверил министра транспорта в том, что неизменная приверженность Канады ИКАО и ее мандату по обеспечению безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации высоко ценится.

Видеообращение Генерального секретаря ООН г-на Пан Ги Муна

8. Президент Совета отметил, что он и Генеральный секретарь пригласили Генерального секретаря ООН г-на Пан Ги Муна принять участие в открытии Ассамблеи, однако другие дела не позволили ему сделать это. Тем не менее г-н Пан Ги Мун прислал следующее видеообращение:

Я рад приветствовать участников этого важного совещания.

Безопасная, надежная и эффективная деятельность гражданской авиации является важнейшим фактором глобального сотрудничества и процветания. Поэтому развитие воздушного транспорта и инвестирование в него – это приоритетная задача в рамках нашей работы по достижению 17 целей ООН в области устойчивого развития (ЦУР). Для того чтобы помочь государствам в достижении их целей, авиационная деятельность должна быть устойчивой. ИКАО делает успехи в этом направлении благодаря ее корзине мер, однако объем авиационной эмиссии также быстро растет, а к 2030 году прогнозируется удвоение количества рейсов. Это подчеркивает важность принятия вами резолюции в отношении новой глобальной системы РМ для уменьшения эмиссии парниковых газов при выполнении международных полетов. Эта эмиссия не была включена в Парижское соглашение в знак признания работы, проводимой в ИКАО.

Мир будет внимательно следить за ходом ваших дискуссий. Мы уже давно перешли рубеж, за которым невозможны полумеры. Я призываю государства проявить лидерство на этом собрании и выразить готовность принять участие в глобальной системе РМ.

ИКАО занимает особое место в семье международных организаций. Ваши стандарты и правила дают нам возможность путешествовать свободно, с уверенностью и удобством. У вас имеются серьезные достижения в области оказания помощи развивающимся странам по наращиванию их потенциала, в частности в рамках вашей успешной стратегии "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB), и вы формируете новые партнерства в целях развития посредством проведения ваших всемирных форумов по вопросам авиации (IWAF). Сегодня ваша миссия важна как никогда. Я ожидаю от данной Ассамблеи развития достижений ИКАО в области обеспечения безопасной, надежной, экономически эффективной и экологически чистой глобальной авиационной системы и более устойчивого будущего.

Вручение Свидетельств Президента Совета (СРС)

9. Президент Совета напомнил, что Совет ИКАО учредил *Свидетельства Президента Совета* (СРС) в поддержку инициативы "*Ни одна страна не остается без внимания*" (NCLB) в целях более широкого признания глобальных мероприятий и обязательств, направленных на эффективное внедрение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО. СРС, которые будут выдаваться ежегодно, отмечают заслуги государств из каждого региона ИКАО, достигших значительного прогресса в устранении недостатков в своих системах контроля за обеспечением безопасности полетов и в повышении эффективности внедрения SARPS ИКАО. Критерии выбора государств для такого признания были объективными и прозрачными и основываются на результатах непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП).

10. Президент Совета с удовольствием вручил первые СРС следующим 14 государствам, как минимум по одному из каждого региона, выбранным с учетом их достижений в 2015 году (в алфавитном порядке): Австрии, Ботсване, Израилю, Италии, Камеруну, Лаосской Народно-Демократической Республике, Латвии, Мадагаскару, Мали, Нигеру, Объединенным Арабским Эмиратам, Сальвадору, Сан-Марино и Эквадору.

11. Поздравляя государства-получатели, Президент Совета выразил надежду, что СРС вдохновят другие государства на демонстрацию их верности своим обязательствам по внедрению SARPS ИКАО. Он отметил, что в следующем году снова появится возможность признать усилия тех, кто продемонстрировал свою активность в течение 2016 года.

Пункт 2 повестки дня. Утверждение повестки дня

12. В соответствии с правилом 12 *Постоянных правил процедуры Ассамблеи Международной организации гражданской авиации* (Doc 7600) пленарное заседание утвердило повестку дня, приведенную в документе WP/1.

13. Делегат Индии отметил, что, несмотря на то что у Ассамблеи запланировано для обсуждения множество важных вопросов, особую важность имеет вопрос о глобальной системе РМ, предложенной Советом ИКАО. Поскольку этот вопрос имеет значительные последствия для авиационного сектора, особенно в развивающихся государствах, он требует тщательного рассмотрения и обсуждения государствами-членами. По его представлению, несколько государств из разных регионов мира не имели возможности принять участие в прошедших ранее дискуссиях по этому вопросу как в ИКАО, так и на других форумах, и поэтому хотели бы воспользоваться настоящей Ассамблеей для обсуждения предложенной глобальной системы РМ на двусторонней и многосторонней основе, чтобы понять ее важность и сформулировать свои взгляды. Однако для этого потребуется время. Хотя продолжительность Ассамблеи, к счастью, составляет почти две

недели, рассмотрение Исполнительным комитетом пунктов 20, 21 и 22 повестки дня, касающихся изменения климата и глобальной системы РМ, изначально запланированное в предварительном графике (WP/10), было перенесено с утра четверга, 29 сентября 2016 года, на вторую половину дня в среду, 28 сентября 2016 года (см. WP/10 Revised). Аналогичным образом рассмотрение Исполнительным комитетом проекта своего доклада пленарному заседанию по этим пунктам повестки дня было перенесено с утра среды, 5 октября 2016 года, на вторую половину дня в пятницу, 30 сентября 2016 года. Подчеркнув, что делегаты со всего мира запланировали свой визит в Монреаль на основании первоначального предварительного графика (WP/10), размещенного на сайте А39 ИКАО, делегат Индии выразил озабоченность в связи с тем, что график рассмотрения Исполнительным комитетом пунктов 20, 21 и 22 повестки дня был изменен без предварительного уведомления, и попросил сохранить первоначальный график.

14. Поддержав эту просьбу, делегат Российской Федерации подчеркнул, что его делегация планировала свою работу на основе первоначального предварительного графика, приведенного в документе WP/10.

15. Президент Совета в качестве временного исполняющего обязанности Председателя Ассамблеи отметил, что, как он указал на неофициальном совещании глав делегаций, прошедшем перед данным пленарным заседанием, упомянутый предварительный график предназначался только для целей планирования, чтобы способствовать обсуждению различных пунктов повестки дня пленарным заседанием, Исполнительным комитетом и комиссиями. Предполагалось, что по мере продвижения процесса обсуждения в график могут вноситься незначительные поправки. Изменение графика, на которое сослался делегат Индии, было сделано для того, чтобы позволить Исполнительному комитету начать рассмотрение пунктов 20, 21 и 22 повестки дня раньше в целях более эффективного использования времени. Тем не менее сделанные замечания были приняты во внимание и будут должным образом учтены, когда Исполнительный комитет начнет обсуждения.

Пункт 3 повестки дня. Создание комитетов и комиссий

16. В соответствии с правилами 6 b), 14 и 18 своих Постоянных правил процедуры (Дос 7600) Ассамблея согласилась создать Комитет по проверке полномочий, Исполнительный и Координационный комитеты, а также Техническую, Экономическую, Юридическую и Административную комиссии. Заседание Комитета по проверке полномочий состоится сразу же после 1-го пленарного заседания.

Пункт 4 повестки дня. Передача вопросов комитетам и комиссиям

17. Пленарное заседание передало различные пункты повестки дня, представленной в документе WP/1, Исполнительному комитету и комиссиям, а именно: пункты 10–31 – Исполнительному комитету; пункты 32–37 – Технической комиссии; пункты 38–43 – Экономической комиссии; пункты 44–47 – Юридической комиссии и пункты 48–58 – Административной комиссии.

Пункт 5 повестки дня. Выборы государств-членов в Совет***Установление срока представления кандидатур для участия в первом и втором этапах выборов в Совет***

18. Президент Совета в качестве временно исполняющего обязанности Председателя Ассамблеи объявил, что первый и второй этапы выборов в Совет состоятся в 9:00 в субботу, 1 октября 2016 года. О кандидатурах следует уведомить Генерального секретаря в письменном виде до 12:15 в четверг, 29 сентября 2016 года. Уведомления о кандидатурах для участия в третьем этапе выборов будут приниматься только по завершении первого и второго этапов выборов и должны быть представлены Генеральному секретарю в течение 48 часов после закрытия заседания в субботу, 1 октября 2016 года, т. е. до того же времени в понедельник, 3 октября 2016 года. Третий этап выборов в Совет состоится в 14:00 во вторник, 4 октября 2016 года.

Максимальное количество государств-членов, которые будут избраны на каждом этапе выборов в Совет

19. С учетом рекомендации Совета в документе WP/2 Ассамблея установила следующее распределение максимального количества государств-членов, которые будут представлены в Совете: этап 1 – 11 государств-членов; этап 2 – 12 государств-членов; и этап 3 – 13 государств-членов.

20. Заседание закончилось в 12:15.

Протокол второго заседания

(Вторник, 27 сентября 2016 года, 15:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 9 повестки дня. Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним
 - Устный предварительный доклад Комитета по проверке полномочий
2. Пункт 6 повестки дня. Выборы Председателя Ассамблеи
3. Пункт 7 повестки дня. Выборы четырех заместителей Председателя Ассамблеи и председателей комиссий
4. Пункт 8 повестки дня. Заявления делегаций государств-членов

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 9 повестки дня. Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним

Устный предварительный доклад Комитета по проверке полномочий

1. Председатель Комитета по проверке полномочий г-н Сулейман Эйд (Ливан) представил устный предварительный доклад Комитета, в состав которого вошли члены делегаций Багамских Островов, Бангладеш, Конго и Люксембурга (помимо члена делегации Ливана). Он указал, что на момент проведения 1-го заседания Комитета подлинные документы о полномочиях по установленной форме были получены от 170 государств-членов, из которых 164 государства выполнили регистрацию своих делегатов. Кроме того, из 43 зарегистрировавшихся делегаций-наблюдателей 39 представили подлинные документы о полномочиях по установленной форме.
2. Комитет по проверке полномочий рекомендовал Ассамблее настоятельно призвать все государства и организации, которые еще не представили надлежащих полномочий, сделать это как можно скорее. С учетом правила 7 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 9600) он рекомендовал на данный момент разрешить им участвовать в дискуссиях.
3. В отсутствие замечаний пленарное заседание приняло к сведению устный предварительный доклад Комитета по проверке полномочий. Временно исполняющий обязанности Председателя Ассамблеи Президент Совета д-р Олумуива Бенард Алиу попросил всех делегатов, которые еще не представили надлежащих полномочий, принять необходимые меры, чтобы сделать это. Он призвал тех, кто столкнулся с трудностями, обратиться за консультацией к секретарю Комитета по проверке полномочий г-ну Бенуа Верхагену из Управления по правовым вопросам и внешним сношениям (LEB).

Пункт 6 повестки дня. Выборы Председателя Ассамблеи

4. Делегат Мексики, которого поддержали делегаты Португалии, Нигерии, Колумбии, Египта и Судана, предложил на должность Председателя 39-й сессии Ассамблеи г-на Азаруддина Абдулу Рахмана (Малайзия).

5. Эта кандидатура была утверждена путем аккламации. Объявляя г-на Рахмана избранным на этот пост, временно исполняющий обязанности Председателя Ассамблеи поздравил его от имени всех присутствующих и предложил ему занять место Председателя.

6. Отметив, что для него является большой честью оказанное ему таким образом доверие, Председатель выразил благодарность за свое назначение. Рассматривая свою роль Председателя как организатора, посредника, создателя консенсуса и лидера, он подчеркнул, что без поддержки делегатов его усилия неизбежно потерпят неудачу. Отметив, что перед Ассамблеей может возникнуть необходимость в принятии трудных, а иногда и неприятных решений, Председатель подчеркнул, что такие решения требуют наличия духа диалога и сотрудничества в работе всех делегатов. Обещая приложить все возможные усилия для эффективного выполнения своих обязанностей на посту Председателя, он подчеркнул, что не питает иллюзий в отношении быстрых решений. Председатель отметил в этой связи, что зачастую именно второстепенные, практические вопросы имеют значение и в конечном итоге ведут к принятию решений.

7. Отметив, что он очень надеется на совместную работу всех делегатов в ходе Ассамблеи, Председатель подчеркнул, что им не следует опасаться каких бы то ни было предстоящих трудностей или неопределенностей. Он призвал Ассамблею работать в духе сотрудничества, взаимопонимания и доверия.

Пункт 7 повестки дня. Выборы четырех заместителей Председателя Ассамблеи и председателей комиссий

8. Председатель предложил выдвигать кандидатуры на должности заместителей Председателя, и делегат Сингапура, которого поддержал делегат Российской Федерации, предложил следующие кандидатуры:

Первый заместитель Председателя	Г-жа Ингрид Шерфилс (Швеция)
Второй заместитель Председателя	Г-н Хабиб Мекки (Тунис)
Третий заместитель Председателя	Г-н Карлос Веласкес (Гватемала)
Четвертый заместитель Председателя	Г-жа Сара Уэб (Канада)

9. Эти кандидатуры были приняты путем аккламации.

10. Кроме того, по предложению делегата Объединенных Арабских Эмиратов, которого поддержал делегат Доминиканской Республики, Ассамблея утвердила путем аккламации следующие кандидатуры на должности председателей комиссий:

Техническая комиссия	Г-н Грейм Харрис (Новая Зеландия)
Экономическая комиссия	Г-н Джеффри Пуселетсо Мошабеша (Ботсвана)
Юридическая комиссия	Г-н Алесслио Куаранта (Италия)
Административная комиссия	Г-н Хорхе Феликс Кастильо де ля Пас (Куба)

11. Горячо поздравив вновь избранных заместителей Председателя и председателей комиссий, Председатель заверил всех присутствующих в том, что будет сделано все возможное для обеспечения того, чтобы работа Ассамблеи была направлена на удовлетворение потребностей авиационного сообщества.

Пункт 8 повестки дня. Заявления делегаций государств-членов

12. Остальная часть заседания была посвящена пункту 8 повестки дня и заслушиванию общих заявлений делегаций Соединенных Штатов Америки, Китая, Словакии (от имени европейских государств), Малайзии, Мексики, Российской Федерации, Саудовской Аравии, Южной Африки, Финляндии, Индии, Кении, Египта, Испании, Нигерии, Аргентины, Нигера и Эквадора. С заявлением выступил также наблюдатель от Европейского союза (ЕС).

13. Заседание закончилось в 17:45.

Протокол третьего заседания

(Среда, 28 сентября 2016 года, 09:20)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 9 повестки дня. Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним
 - Утверждение устного доклада Исполнительного комитета по пункту 10 повестки дня
2. Пункт 8 повестки дня. Заявления делегаций государств-членов

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 9 повестки дня. Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним

Утверждение устного доклада Исполнительного комитета по пункту 10 повестки дня

1. Председатель, выступающий в качестве председателя Исполнительного комитета, представил устный доклад Комитета о рассмотрении пересмотренного варианта № 1 документа WP/61 (с добавлением № 1), в котором освещались финансовые аспекты вопроса задолженности по взносам. Добавление № 1 содержало обновленный вариант добавления С к указанному документу, касающегося государств-членов, право голоса которых считалось приостановленным по состоянию на 26 сентября 2016 года.
2. Исполнительный комитет принял к сведению без замечаний представленную в указанном документе информацию, касающуюся состояния задолженности по взносам государств-членов, право голоса которых считается приостановленным; последствий задержек с поступлением взносов; мер в отношении задолженности по взносам; и системы стимулирования погашения длительной задолженности.
3. Исполнительным комитетом был также рассмотрен и одобрен приведенный в добавлении D к указанному документу проект резолюции 10/1 (Выполнение государствами-членами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения), в котором предлагались следующие изменения к резолюции A38-24 Ассамблеи:
 - поправка к п. 2 преамбулы, предусматривающая изменение ссылки на статью 6.5 *Финансовых положений ИКАО* на "статье 6.5 а)" и вставку ссылки на статью 6.5 b) в конце посредством добавления фразы "и статье 6.5 b)", где говорится, что любой невыплаченный остаток на 1 января следующего финансового года считается задолженностью за один год";

- поправка к вводному абзацу постановляющей части, предусматривающая добавление в конце фразы "с 1 января 2017 года";
- поправка к п. 6 постановляющей части, предусматривающая добавление в конце фразы "и сумм, предусмотренных соглашениями";
- поправка к п. 10 с) постановляющей части ["потеря их гражданами или представителями права выдвигаться кандидатами на занятие выборных должностей"], предусматривающая замену текста следующим: "потеря их кандидатами или представителями права избираться на какой-либо пост";
- поправка к п. 12 постановляющей части, предусматривающая вставку фразы ", а также о любом государстве, не имеющем права на избрание в Совет, комитеты и органы согласно пункту 11" после фразы "согласно пунктам 6 и 7".

4. В отсутствие замечаний пленарное заседание утвердило устный доклад Исполнительного комитета и, как было рекомендовано Комитетом, предприняло действия, предлагаемые в краткой справке к пересмотренному варианту № 1 документа WP/61:

- а) приняло к сведению информацию о достигнутом прогрессе в области погашения длительной задолженности по взносам;
- б) приняло проект резолюции 10/1 (Выполнение государствами-членами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения), приведенный в добавлении D к указанному документу.

Пункт 8 повестки дня. Заявления делегаций государств-членов

5. Остальная часть заседания была посвящена заслушиванию общих заявлений в рамках пункта 8 повестки дня, с которыми выступили делегации Непала, Нидерландов, Японии, Конго, Таиланда, Индонезии, Кабо-Верде, Сенегала, Швеции, Португалии, Алжира, Колумбии, Брунея-Даруссалама, Кубы, Южного Судана, Зимбабве, Самоа, Объединенной Республики Танзании, Израиля, Украины и Объединенных Арабских Эмиратов.

6. Заседание закончилось в 12:35.

Протокол четвертого заседания

(Суббота, 1 октября 2016 года, 09:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 5 повестки дня. Выборы государств-членов в Совет
 - Этапы 1 и 2 выборов
 - Установление срока представления кандидатур для участия в этапе 3 выборов
2. Пункт 9 повестки дня. Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним
 - Утверждение докладов Исполнительного комитета по пунктам 11, 12, 13, 20 и 21 повестки дня
2. Пункт 8 повестки дня. Заявления делегаций государств-членов

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**Пункт 5 повестки дня. Выборы государств-членов в Совет*****Этапы 1 и 2 выборов***

1. Председатель объявил, что данное заседание создано в целях проведения первых двух этапов выборов в Совет. Привлекая внимание делегатов к документу WP/2, в котором приводится исходная информация по вопросу выборов, он отметил, что в добавлении В к этому документу приводятся правила 54–61 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600), содержащие описание процедуры проведения выборов. Председатель подчеркнул, что Ассамблея на своем 1-м пленарном заседании 27 сентября 2016 года одобрила изложенную в краткой справке указанного документа рекомендацию Совета в отношении максимального числа государств, подлежащих избранию на каждом из трех этапов выборов, а именно, что на первом этапе должно быть избрано 11 государств-членов, а на втором этапе – 12 государств-членов.

2. Председатель напомнил о том, что на 37-й сессии Ассамблеи были внесены изменения в правила 59 и 60 с целью разрешить использование при проведении выборов в Совет электронной системы голосования при том понимании, что бумажная система голосования сохранится в качестве резервного варианта. Он подчеркнул, что подготовка конвертов с PIN-кодами, которые потребуются делегатам для голосования, проводилась в присутствии представителя Отделения по оценке и внутренней ревизии (ЕАО) в целях обеспечения для Ассамблеи дополнительной гарантии конфиденциальности и анонимности избирательного процесса.

3. Председатель отметил, что названия государств-членов, выдвинувших свои кандидатуры для участия в первых двух этапах выборов в Совет, указаны в памятной записке Генерального секретаря от 29 сентября 2016 года, копия которой помещена на рабочее место каждой делегации вместе с памятной запиской об упомянутой системе электронного голосования. Далее он указал, что по вопросу кандидатур было представлено несколько информационных документов: WP/291 (представлен Сингапуром), WP/360 (представлен Арабской комиссией гражданской авиации (АРКГА)), WP/147 Revised (представлен Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств) и WP/230 Revised (представлен Гватемалой, представляющей государства – члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)).

4. После организованной Секретариатом краткой видеопрезентации электронной системы голосования следующим 170 государствам-членам, имеющим право голосовать на этапах 1 и 2, были представлены необходимые материалы для участия в электронном голосовании:

Австралия	Демократическая	Маршалловы Острова	Соломоновы Острова
Австрия	Республика Конго	Мексика	Сомали
Азербайджан	Джибути	Мозамбик	Судан
Албания	Доминиканская	Монако	Сьерра-Леоне
Алжир	Республика	Монголия	Таиланд
Ангола	Египет	Мьянма	Тимор-Лешти
Андорра	Зимбабве	Намибия	Того
Аргентина	Израиль	Непал	Тонга
Армения	Индия	Нигер	Тринидад и Тобаго
Афганистан	Индонезия	Нигерия	Тунис
Багамские Острова	Иордания	Нидерланды	Турция
Бангладеш	Ирак	Никарагуа	Уганда
Барбадос	Ирландия	Новая Зеландия	Узбекистан
Бахрейн	Исландия	Норвегия	Украина
Белиз	Испания	Объединенная	Уругвай
Бельгия	Италия	Республика Танзания	Фиджи
Бенин	Кабо-Верде	Объединенные	Филиппины
Болгария	Казахстан	Арабские Эмираты	Финляндия
Боливия	Камбоджа	Оман	Франция
(Многонациональное	Камерун	Острова Кука	Хорватия
Государство)	Канада	Пакистан	Центральноафрикан-
Босния и	Катар	Панама	ская Республика
Герцеговина	Кения	Парагвай	Чад
Ботсвана	Кипр	Перу	Черногория
Бразилия	Кирибати	Польша	Чехия
Бруней-Даруссалам	Китай	Португалия	Чили
Буркина-Фасо	Колумбия	Республика Корея	Швейцария
Бурунди	Конго	Республика Молдова	Швеция
Бутан	Коста-Рика	Российская Федерация	Шри-Ланка
Бывшая югославская	Кот-д'Ивуар	Руанда	Эквадор
Республика	Куба	Румыния	Экваториальная
Македония	Кувейт	Сальвадор	Гвинея
Вануату	Лаосская Народно-	Самоа	Эстония
Венгрия	Демократическая	Сан-Марино	Эфиопия
Венесуэла	Республика	Саудовская Аравия	Южная Африка
(Боливарианская	Латвия	Свазиленд	Южный Судан
Республика)	Лесото	Сейшельские Острова	Ямайка
Вьетнам	Либерия	Сенегал	Япония
Габон	Ливан	Сент-Винсент и	
Гаити	Ливия	Гренадины	
Гайана	Литва	Сент-Китс и Невис	
Гана	Люксембург	Сент-Люсия	
Гватемала	Маврикий	Сербия	
Гвинея	Мавритания	Сингапур	
Гвинея-Бисау	Мадагаскар	Словакия	
Германия	Малайзия	Словения	
Гондурас	Мали	Соединенное	
Греция	Мальдивы	Королевство	
Грузия	Мальта	Соединенные	
Дания	Марокко	Штаты Америки	

5. В электронном голосовании на этапе 1 выборов приняли участие 170 государств-членов. Таким образом, согласно правилу 60 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600) необходимое для избрания минимальное количество голосов составляло 86. Председатель огласил следующие результаты электронного голосования:

Австралия	149 голосов
Бразилия	167 голосов
Германия	162 голоса
Италия	166 голосов
Канада	142 голоса
Китай	154 голоса
Российская Федерация	145 голосов
Соединенное Королевство	156 голосов
Соединенные Штаты Америки	151 голос
Франция	152 голоса
Япония	155 голосов

и объявил все 11 государств-членов избранными.

6. Затем Ассамблея приступила к этапу 2 выборов. На момент закрытия голосования в электронном голосовании приняли участие 170 государств-членов. Таким образом, минимальное количество требующихся для избрания голосов составляло 86.

7. Председатель объявил следующие результаты голосования:

Аргентина	156 голосов
Египет	153 голоса
Индия	151 голос
Ирландия	153 голоса
Испания	160 голосов
Колумбия	154 голоса
Мексика	160 голосов
Нигерия	152 голоса
Саудовская Аравия	151 голос
Сингапур	164 голоса
Швеция	154 голоса
Южная Африка	157 голосов

8. Председатель объявил вышеуказанные 12 государств-членов избранными.

9. От имени Ассамблеи Председатель поздравил избранные в Совет государства-члены, выразив уверенность в том, что они будут работать с максимальным учетом интересов как ИКАО, так и мирового авиационного сектора. Кроме того, он выразил признательность Секретариату за помощь и содействие в проведении выборов.

10. Было принято к сведению, что ревизионные отчеты, сгенерированные электронной системой голосования по первым двум этапам выборов в Совет, будут направлены непосредственно ревизорам.

Установление срока представления кандидатур для участия в этапе 3 выборов в Совет

11. Председатель объявил, что этап 3 выборов в Совет состоится на 5-м пленарном заседании в 14:00 во вторник, 4 октября 2016 года. Согласно правилу 58 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600) кандидатуры для участия в этапе 3 выборов должны быть представлены в письменном виде Генеральному секретарю до 10:30 в понедельник, 3 октября 2016 года.

Пункт 9 повестки дня. Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним

Утверждение докладов Исполнительного комитета по пунктам 11, 12, 13, 20 и 21 повестки дня

12. Председатель, выступающий в качестве председателя Исполнительного комитета, представил несколько докладов на утверждение пленарного заседания.

13. В отсутствие замечаний Председатель объявил следующие доклады Исполнительного комитета утвержденными, а указанные резолюции принятыми:

- WP/489 — Пункт 11 повестки дня *"Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы"*
- WP/490 — Пункт 12 повестки дня *"Предложение об изменении статьи 50 а) Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Совета"*
(резолюции 12/1 и 12/2)
- Пункт 13 повестки дня *"Предложение изменить статью 56 Чикагской конвенции в целях увеличения членского состава Аэронавигационной комиссии"*
(резолюции 13/1 и 13/2)
- WP/488 — Пункт 20 повестки дня *"Охрана окружающей среды. Авиационный шум. Политика, стандартизация и поддержка внедрения"*
(резолюция 20/1)
- Пункт 21 повестки дня *"Охрана окружающей среды. Эмиссия авиационных двигателей, влияющая на качество местного воздуха. Политика, унификация и поддержка внедрения"*

Пункт 8 повестки дня. Заявления делегаций государств-членов

14. Оставшаяся часть заседания была посвящена заслушиванию общих заявлений делегаций Республики Корея, Турции, Никарагуа, Марокко, Шри-Ланки, Уганды, Ливана и Камеруна.

15. Заседание закончилось в 12:10.

Протокол пятого заседания

(Вторник, 4 октября 2016 года, 14:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 5 повестки дня. Выборы государств-членов в Совет
– Этап 3 выборов
2. Пункт 8 повестки дня. Заявления делегаций государств-членов

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ**Пункт 5 повестки дня. Выборы государств-членов в Совет*****Этап 3 выборов***

1. Председатель объявил, что данное заседание созвано в целях проведения третьего этапа выборов в Совет. Он привлек внимание к документу WP/2, в котором приводится исходная информация по вопросу выборов, а также к следующим информационным документам, касающимся кандидатур: WP/284 (представлен Индонезией), WP/382 (представлен Малайзией), WP/112 (представлен Азербайджаном, Грузией, Турцией и Украиной), WP/360 (представлен Арабской комиссией гражданской авиации (АРКГА)), WP/147 Revised (представлен Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) от имени 54 африканских государств) и WP/230 Revised (представлен Гватемалой, представляющей государства – члены Латиноамериканской комиссии гражданской авиации (ЛАКГА)). Председатель напомнил, что Ассамблея на своем 1-м пленарном заседании 27 сентября 2016 года одобрила рекомендацию Совета об избрании 13 государств-членов на этапе 3 выборов. Однако отметив, что согласно памятной записке Генерального секретаря от 3 октября 2016 года свои кандидатуры выдвинули 14 государств-членов, он подчеркнул, что делегаты могут проголосовать за любое число кандидатов, не превышающее число замещаемых мест, равное 13.
2. Затем Секретариатом была организована краткая видеопрезентация электронной системы голосования, и было вновь подтверждено, что подготовка конвертов с PIN-кодами проводилась в присутствии представителя Отделения по оценке и внутренней ревизии (ЕАО) в целях обеспечения для Ассамблеи дополнительной гарантии конфиденциальности и анонимности избирательного процесса.
3. Затем следующим 172 государствам-членам, имеющим право голосовать на этапе 3, были представлены необходимые материалы для участия в электронном голосовании:

Австралия	Демократическая	Марокко	Соломоновы Острова
Австрия	Республика Конго	Маршалловы Острова	Сомали
Азербайджан	Джибути	Мексика	Судан
Албания	Доминиканская	Мозамбик	Сьерра-Леоне
Алжир	Республика	Монако	Таиланд
Ангола	Египет	Монголия	Тимор-Лешти
Андорра	Зимбабве	Мьянма	Того
Аргентина	Израиль	Намибия	Тонга
Армения	Индия	Непал	Тринидад и Тобаго
Афганистан	Индонезия	Нигер	Тунис
Багамские Острова	Иордания	Нигерия	Турция
Бангладеш	Ирак	Нидерланды	Уганда
Барбадос	Иран (Исламская	Никарагуа	Узбекистан
Бахрейн	Республика)	Новая Зеландия	Украина
Белиз	Ирландия	Норвегия	Уругвай
Бельгия	Исландия	Объединенная	Фиджи
Бенин	Испания	Республика Танзания	Филиппины
Болгария	Италия	Объединенные	Финляндия
Боливия	Кабо-Верде	Арабские Эмираты	Франция
(Многонациональное	Казахстан	Оман	Хорватия
Государство)	Камбоджа	Острова Кука	Центральноафрикан-
Босния и	Камерун	Пакистан	ская Республика
Герцеговина	Канада	Панама	Чад
Ботсвана	Катар	Папуа-Новая Гвинея	Черногория
Бразилия	Кения	Парагвай	Чехия
Бруней-Даруссалам	Кипр	Перу	Чили
Буркина-Фасо	Кирибати	Польша	Швейцария
Бурунди	Китай	Португалия	Швеция
Бутан	Колумбия	Республика Корея	Шри-Ланка
Бывшая югославская	Конго	Республика Молдова	Эквадор
Республика	Коста-Рика	Российская Федерация	Экваториальная
Македония	Кот-д'Ивуар	Руанда	Гвинея
Вануату	Куба	Румыния	Эритрея
Венгрия	Кувейт	Сальвадор	Эстония
Венесуэла	Лаосская Народно-	Самоа	Эфиопия
(Боливарианская	Демократическая	Сан-Марино	Южная Африка
Республика)	Республика	Саудовская Аравия	Южный Судан
Вьетнам	Латвия	Свазиленд	Ямайка
Габон	Лесото	Сейшельские Острова	Япония
Гаити	Либерия	Сенегал	
Гайана	Ливан	Сент-Винсент и	
Гана	Ливия	Гренадины	
Гватемала	Литва	Сент-Китс и Невис	
Гвинея	Люксембург	Сербия	
Гвинея-Бисау	Маврикий	Сингапур	
Германия	Мавритания	Словакия	
Гондурас	Мадагаскар	Словения	
Греция	Малайзия	Соединенное	
Грузия	Мали	Королевство	
Дания	Мальдивы	Соединенные	
	Мальта	Штаты Америки	

4. В электронном голосовании на этапе 3 выборов приняли участие 172 государства-члена. Таким образом, согласно правилу 60 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Doc 7600) необходимое для избрания минимальное количество голосов составляло 87. Председатель огласил следующие результаты электронного голосования:

Алжир	151 голос
Индонезия	96 голосов
Кабо-Верде	136 голосов
Кения	159 голосов
Конго	136 голосов
Куба	160 голосов
Малайзия	129 голосов
Объединенная Республика Танзания	150 голосов
Объединенные Арабские Эмираты	156 голосов
Панама	130 голосов
Республика Корея	146 голосов
Турция	156 голосов
Уругвай	133 голоса
Эквадор	133 голоса

и объявил избранными следующие 13 государств-членов: Алжир, Кабо-Верде, Кения, Конго, Куба, Малайзия, Объединенная Республика Танзания, Объединенные Арабские Эмираты, Панама, Республика Корея, Турция, Уругвай, Эквадор.

5. Председатель от имени Ассамблеи поздравил государства-члены с избранием и выразил уверенность в том, что они будут работать с максимальным учетом интересов как ИКАО, так и мирового авиационного сектора. Он также поблагодарил Секретариат за помощь в ходе проведения выборов.

6. Было принято к сведению, что ревизионные отчеты, сгенерированные электронной системой голосования по этапу 3 выборов в Совет, будут направлены непосредственно ревизорам.

Пункт 8 повестки дня. Заявления делегаций государств-членов

7. Оставшаяся часть заседания была посвящена заслушиванию общих заявлений делегаций Катара, Буркина-Фасо, Омана, Республики Молдова, Сьерра-Леоне, Филиппин, Уругвая, Либерии, Пакистана, Сент-Китс и Невис и Сальвадора.

8. Заседание закончилось в 16:15.

Протокол шестого заседания

(Среда, 5 октября 2016 года, 09:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 9 повестки дня. Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним
 - Утверждение доклада Административной комиссии по Общему разделу и пунктам 48–58 повестки дня
 - Утверждение доклада Юридической комиссии по Общему разделу и пунктам 44–47 повестки дня
 - Утверждение докладов Экономической комиссии по Общему разделу и пунктам 38–43 повестки дня
 - Утверждение докладов Исполнительного комитета по Общему разделу и пунктам 14, 16–19, 23–27 и 29–31 повестки дня
 - Утверждение докладов Технической комиссии по Общему разделу и пунктам 32–37 повестки дня
 - Утверждение окончательного доклада Комитета по проверке полномочий

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 9 повестки дня. Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним

Утверждение доклада Административной комиссии по Общему разделу и пунктам 48–58 повестки дня

1. Председатель Административной комиссии г-н Хорхе Феликс Кастильо де ля Пас (Куба) представил на утверждение пленарного заседания доклад этой Комиссии (WP/506). Он отметил, что Административная комиссия выполнила свою работу в ходе двух заседаний, и представил пленарному заседанию один доклад о ходе этих заседаний, отражающий значительный объем подготовительной работы, выполненной Советом и Секретариатом перед Ассамблеей. Председатель выразил признательность всем членам Административной комиссии за их сотрудничество и Секретариату за эффективную и плодотворную работу.

2. В рамках пункта 48 повестки дня Административная комиссия приняла к сведению материал, представленный в разделе "Финансовый обзор" годовых докладов Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы, и дополнительный доклад за первые шесть месяцев 2016 года и рекомендовала пленарному заседанию утвердить их.

3. В отношении пункта 50 повестки дня *"Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции"* Административная комиссия приняла к сведению представленную в устном докладе о положении дел информацию о том, что после 38-й сессии Ассамблеи новые государства к Чикагской конвенции не присоединились и число государств – членов ИКАО не увеличилось, а значит, по этому пункту повестки дня не требуется представлять рабочий документ Ассамблеи для рассмотрения Комиссией. Далее Комиссия отметила, что в будущем нет необходимости представлять пункт 50 повестки дня для рассмотрения в случае отсутствия новых государств-членов.

4. В рамках пункта 51 повестки дня *"Задолженность по взносам"* Административная комиссия рассмотрела пересмотренный вариант № 1 документа WP/61 и добавления № 1 и 2, касающиеся финансовых аспектов вопроса задолженности по взносам, а также государств, право голоса которых считалось приостановленным, и документ WP/68 по вопросу использования средств в рамках системы стимулирования, касающейся задолженности за длительный срок. Председатель Административной комиссии напомнил, что резолюция 10/1 *"Выполнение государствами-членами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения"* уже была принята в ходе 3-го пленарного заседания 28 сентября 2016 года.

5. В отношении доклада по пункту 52 повестки дня *"Взносы в Общий фонд за 2017, 2018 и 2019 годы"* Административная комиссия рекомендовала принять соответствующую резолюцию 52/1 и сообщила пленарному заседанию, что никаких изменений методологии оценки предложено не было и что действующие в текущем трехлетнем периоде принципы исчисления взносов будут применяться и в следующем трехлетнем периоде.

6. В рамках пункта 53 повестки дня *"Доклад о Фонде оборотных средств"* Административная комиссия сообщила пленарному заседанию, что объем Фонда оборотных средств (ФОС) был сохранен на уровне 8,0 млн долл. США, и рекомендовала принять соответствующую резолюцию 53/1.

7. В отношении пункта 54 повестки дня *"Распределение излишка/дефицита наличности"* Административная комиссия приняла к сведению информацию о финансовых итогах и подтвердила, что в настоящее время для государств-членов нет необходимости покрывать дефицит.

8. В рамках пункта 55 повестки дня *"Изменения Финансовых положений"* Административная комиссия рассмотрела предложенные изменения к Финансовым положениям 5.9, 7.3 и 11.4 и рекомендовала принять соответствующую резолюцию 55/1.

9. В отношении пункта 56 повестки дня *"Обзор расходов, утверждение счетов и рассмотрение докладов ревизора за 2013, 2014 и 2015 финансовые годы"* Административная комиссия приняла к сведению аудиторское заключение за 2013 год, представленное без оговорок тогдашним внешним ревизором ИКАО первым председателем Счетной палаты Франции г-ном Дидье Миго, и аудиторские заключения без оговорок за 2014 и 2015 годы, предоставленные действующим внешним ревизором ИКАО президентом Счетной палаты Италии г-ном Раффаэле Скуиттьери, и рекомендовала принять соответствующую резолюцию 56/1. Председатель отметил, что Административная комиссия выразила искреннюю благодарность Счетной палате Франции за проделанную ею работу в качестве внешнего ревизора ИКАО.

10. В отношении пункта 57 повестки дня *"Назначение внешнего ревизора"* Административная комиссия рекомендовала пленарному заседанию подтвердить повторное назначение президента Счетной палаты Италии г-на Скуиттьери внешним ревизором ИКАО на 2017, 2018 и 2019 финансовые годы путем принятия резолюции 57/1.

11. В отношении пункта 49 повестки дня *"Бюджеты на 2017, 2018 и 2019 годы"* Административная комиссия поддержала проект бюджета и рекомендовала принять резолюцию 49/1, касающуюся ориентировочных бюджетных смет расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) Программы технического сотрудничества и бюджета Регулярной программы Организации на 2017, 2018 и 2019 финансовые годы.

12. Одобрив доклад (WP/506), делегат Соединенного Королевства поблагодарил председателя и Секретариат за эффективное руководство работой Административной комиссии.

13. В отсутствие дальнейших замечаний Председатель Ассамблеи объявил следующий доклад Административной комиссии утвержденным, а указанные резолюции принятыми:

- WP/506 — Общий раздел
- Пункт 48 повестки дня *"Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы"*
 - Пункт 50 повестки дня *"Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции"*
 - Пункт 51 повестки дня *"Задолженность по взносам"*
(резолюция 10/1 была принята на 3-м пленарном заседании)
 - Пункт 52 повестки дня *"Взносы в Общий фонд за 2017, 2018 и 2019 годы"*
(резолюция 52/1)
 - Пункт 53 повестки дня *"Доклад о Фонде оборотных средств"*
(резолюция 53/1)
 - Пункт 54 повестки дня *"Распределение излишка/дефицита наличности"*
 - Пункт 55 повестки дня *"Изменение Финансовых положений"*
(резолюция 55/1)
 - Пункт 56 повестки дня *"Обзор расходов, утверждение счетов и рассмотрение докладов ревизора за 2013, 2014 и 2015 финансовые годы"*
(резолюция 56/1)
 - Пункт 57 повестки дня *"Назначение внешнего ревизора"*
(резолюция 57/1)

— Пункт 58 повестки дня *"Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Административной комиссией"*

— Пункт 49 повестки дня *"Бюджеты на 2017, 2018 и 2019 годы"*
(резолюция 49/1)

Утверждение доклада Юридической комиссии по Общему разделу и пунктам 44–47 повестки дня

14. Представляя доклад Юридической комиссии (WP/507) на утверждение пленарного заседания, председатель г-н Алессио Куаранта (Италия) отметил, что Комиссия провела три заседания и на 1-м заседании избрала г-на Абдулрахмана Хассана Шейха (Саудовская Аравия) и г-на Чуквуму Дубема (Нигерия) соответственно первым и вторым заместителями председателя.

15. В рамках пункта 44 повестки дня Юридическая комиссия приняла к сведению соответствующие главы *годовых докладов Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы*, а также дополнительный доклад за первые шесть месяцев 2016 года, которые были переданы ей пленарным заседанием.

16. В связи с пунктом 45 повестки дня Юридическая комиссия рассмотрела программу работы Организации в юридической области и рекомендовала для принятия пленарным заседанием три резолюции Ассамблеи: а) резолюцию 45/1 *"Конфликты интересов в гражданской авиации"*, которая направлена на повышение степени осведомленности о потенциальных конфликтах интересов в гражданской авиации и о необходимости принятия мер по предотвращению или смягчению связанных с такими конфликтами рисков, принимая во внимание уровень развития и имеющиеся ресурсы для осуществления регулирующих и надзорных функций; б) резолюцию 45/2 *"Содействие принятию Монреальской конвенции 1999 года"*, касающуюся ответственности авиаперевозчиков, которая настоятельно призывает все государства-члены, которые еще не сделали этого, как можно скорее стать участниками получившей широкое признание Монреальской конвенции 1999 года; с) резолюцию 45/3 *"Содействие принятию Пекинской конвенции и Пекинского протокола 2010 года"*, которая настоятельно призывает все государства-члены как можно скорее подписать и ратифицировать Пекинскую конвенцию и Пекинский протокол 2010 года.

17. В отношении пункта 46 повестки дня Юридическая комиссия рекомендовала принять резолюцию 46/1 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области"*, в которой отражены изменения к резолюции A37-22 Ассамблеи, связанные с принятием Монреальского протокола 2014 года, а также предложенные поправки к статьям 50 а) и 56 Чикагской конвенции в отношении увеличения членского состава Совета и Аэронавигационной комиссии (АНК), соответственно.

18. В рамках пункта 47 повестки дня *"Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией"* Юридическая комиссия среди прочего согласилась включить в общую программу работы Юридического комитета новый пункт под названием *"Выполнение статьи 21 Чикагской конвенции"*. Она также приняла к сведению цель, преследуемую документом WP/229 (Юридическое определение дистанционно пилотируемых авиационных систем) (с исправлением № 1 (только на английском языке)), который может обогатить дискуссии, ведущиеся в настоящее время по первому пункту упомянутой общей программы работы под названием *"Изучение правовых вопросов, касающихся дистанционно пилотируемых воздушных судов"*, включающему все вопросы юридического определения.

19. В завершение своего выступления председатель Юридической комиссии выразил признательность Секретариату за предоставленную поддержку и помощь.

20. В отсутствие замечаний Председатель Ассамблеи объявил следующий доклад Юридической комиссии утвержденным, а указанные резолюции принятыми:

- WP/507 — Общий раздел
- Пункт 44 повестки дня *"Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы"*
 - Пункт 45 повестки дня *"Программа работы Организации в юридической области"* (резолюция 45/1, 45/2 и 45/3)
 - Пункт 46 повестки дня *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области"* (резолюция 46/1)
 - Пункт 47 повестки дня *"Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Юридической комиссией"*

Утверждение докладов Экономической комиссии по Общему разделу и пунктам 38–43 повестки дня

21. Председатель Экономической комиссии г-н Джеффри Пуселетсо Мошабеша (Ботсвана) представил на утверждение пленарного заседания шесть докладов этой Комиссии (WP/517 – WP/522). Он поблагодарил членов Комиссии за сотрудничество в ходе трех заседаний Комиссии и выразил благодарность Секретариату за предоставленную поддержку.

22. В документе WP/517 был представлен общий раздел доклада, а также доклад по пункту 38 повестки дня *"Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы"*, который также включал дополнительный доклад за первые шесть месяцев 2016 года.

23. В рамках пункта 39 повестки дня *"Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика"* (WP/518) Экономическая комиссия рассмотрела среди прочего вопрос выполнения рекомендаций Шестой Всемирной авиатранспортной конференции (ATConf/6), касающихся долгосрочной концепции либерализации, основных принципов защиты прав потребителей, хода работы по подготовке международных соглашений в сфере либерализации доступа к рынку, грузовых авиаперевозок и владения авиаперевозчиками и контроля над ними, а также распределения "окон". Она также одобрила программу будущей работы Организации в области политики и регулирования воздушного транспорта, предложенную Советом.

24. В отношении пункта 40 (WP/519) Экономическая комиссия одобрила план работы Организации на следующий трехлетний период в области экономики аэропортов и аэронавигационного обслуживания, которая будет включать помощь государствам в решении вопросов, связанных с финансированием инфраструктуры, содействии привлечению государственного и частного финансирования и получению доступа к финансированию

долгосрочных нужд и реализацию инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"* (NCLB).

25. В связи с докладом по пункту 41 повестки дня *"Авиационные данные. Мониторинг и анализ"* (WP/520) Экономическая комиссия рассмотрела работу, связанную с реорганизацией статистической программы ИКАО, разработкой единого набора согласованных долгосрочных прогнозов перевозок в соответствии с резолюцией A38-14 Ассамблеи, а также с деятельностью в области авиационных данных и анализа, проводимой совместно с Организацией Объединенных Наций (ООН), ее учреждениями и другими международными и региональными организациями в целях решения проблемных вопросов, представляющих взаимный интерес. Она одобрила план работы Организации на следующий трехлетний период в области авиационных данных, включая статистические данные, прогнозирование и экономический анализ.

26. В рамках пункта 42 повестки дня *"Экономическое развитие воздушного транспорта"* (WP/521) Экономическая комиссия отметила будущую работу ИКАО по разработке глобального плана развития воздушного транспорта. Кроме того, она рекомендовала для принятия пленарным заседанием резолюцию 42/1 *"Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта"* с поправками, внесенными Комиссией в ходе ее рассмотрения.

27. В завершение своего выступления председатель отметил, что доклад по пункту 43 повестки дня (WP/522) отражает результаты обсуждения других вопросов, рассмотренных Экономической комиссией.

28. В отсутствие замечаний Председатель Ассамблеи объявил следующие доклады Экономической комиссии утвержденными, а указанную резолюцию принятой:

- | | | |
|--------|---|---|
| WP/517 | — | Общий раздел |
| | — | Пункт 38 повестки дня <i>"Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы"</i> |
| WP/518 | — | Пункт 39 повестки дня <i>"Экономическое регулирование международного воздушного транспорта. Политика"</i> |
| WP/519 | — | Пункт 40 повестки дня <i>"Экономика аэропортов и аэронавигационного обслуживания. Политика"</i> |
| WP/520 | — | Пункт 41 повестки дня <i>"Авиационные данные. Мониторинг и анализ"</i> |
| WP/521 | — | Пункт 42 повестки дня <i>"Экономическое развитие воздушного транспорта"</i>
(резолюция 42/1) |
| WP/522 | — | Пункт 43 повестки дня <i>"Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Экономической комиссией"</i> |

Утверждение докладов Исполнительного комитета по Общему разделу и пунктам 14, 16–19, 23–27 и 29–31 повестки дня

29. Председатель Ассамблеи, выступающий в качестве председателя Исполнительного комитета, представил на утверждение пленарного заседания 14 докладов (WP/493, WP/497 – WP/499, WP/502 – WP/504 и WP/524 – WP/528).

30. В отсутствие замечаний Председатель Ассамблеи объявил следующие доклады Исполнительного комитета утвержденным, а указанные резолюции принятыми:

- WP/527 — Общий раздел
- WP/502 — Пункт 14 повестки дня *"Программа технической помощи"*
- WP/493 — Пункт 16 повестки дня *"Авиационная безопасность. Политика"* (резолюция 16/1)
- WP/497 — Пункт 17 повестки дня *"Механизм непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ-МНМ)"*
- WP/498 — Пункт 18 повестки дня *"Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC)"*
- WP/499 — Пункт 19 повестки дня *"Упрощение формальностей и стратегия ИКАО в области программы идентификации пассажиров (ИКАО TRIP)"* (резолюция 19/1)
- WP/503 — Пункт 23 повестки дня *"Политика ИКАО в области подготовки специалистов гражданской авиации и наращивание авиационного потенциала"*
- WP/525 — Пункт 24 повестки дня *"Управление людскими ресурсами"*
— Пункт 25 повестки дня *"Кадровая ситуация в ИКАО"*
- WP/524 — Пункт 26 повестки дня *"Многоязычие в ИКАО"*
- WP/526 — Пункт 27 повестки дня *"Повышение эффективности и действенности ИКАО"* (резолюции 27/1 и 27/2)
- WP/504 — Пункт 29 повестки дня *"Повестка дня Организации Объединенных Наций на период до 2030 года: цели в области устойчивого развития (ЦУР)"* (резолюция 29/1)
— Пункт 30 повестки дня *"Мобилизация ресурсов"* (резолюция 30/1)

WP/528 — Пункт 31 повестки дня *"Другие вопросы политики высокого уровня, подлежащие рассмотрению Исполнительным комитетом"*
(резолюции 31/1, 31/2, 31/3 и 31/4)

31. Было условлено, что доклады Исполнительного комитета по пункту 15 повестки дня *"Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества"* (WP/500) и пункту 28 повестки дня *"Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"* (WP/501) будут представлены на утверждение следующего пленарного заседания.

32. После завершения Ассамблеи 6 октября 2016 года, было замечено, что, несмотря на то что Исполнительный комитет на своем 6-м заседании 30 сентября 2016 года согласился рекомендовать для принятия пленарным заседанием проект резолюции 18/1 *"Всеобъемлющий региональный план осуществления проектов по авиационной безопасности и упрощению формальностей в Африке"*, предложенный Советом в документе WP/21 Revised, текст этой резолюции был непреднамеренно выпущен из вышеупомянутого доклада Исполнительного комитета по пункту 18 повестки дня *"Поддержка внедрения и развития – авиационная безопасность (ISD-SEC)"* (WP/498). Хотя в этом докладе в п. 18.9 отмечается, что Исполнительный комитет одобрил все действия, предложенные в документе WP/21 Revised, включая упомянутую резолюцию 18/1 относительно плана AFI SECFAL, текст самой резолюции в нем отсутствует. Однако ввиду ее одобрения Исполнительным комитетом и отсутствия каких-либо замечаний в ходе обсуждения на данном пленарном заседании упомянутых 14 докладов Исполнительного комитета Председатель Ассамблеи посчитал резолюцию 18/1 принятой Ассамблеей.

Утверждение докладов Технической комиссии по Общему разделу и пунктам 32–37 повестки дня

33. Председатель Технической комиссии г-н Грейм Харрис (Новая Зеландия) представил на утверждение пленарного заседания пять докладов (WP/512 – WP/516). Он подчеркнул, что Комиссии удалось выполнить очень большой объем работы благодаря тесному взаимодействию с первым заместителем председателя г-ном П. Хенту (Финляндия) и вторым заместителем председателя г-жой П. Ассуму Коки (Камерун).

34. Председатель поблагодарил членов Технической комиссии, чей дух сотрудничества и дружбы позволил выполнить стоящие перед ними задачи. Он отметил, что было проведено шесть заседаний, хотя бы на одном из которых присутствовали представители около 180 государств-членов и 50 делегаций наблюдателей. В общей сложности Комиссия рассмотрела 201 рабочий документ и 7 проектов докладов.

35. Председатель выразил признательность Председателю Ассамблеи за отличное руководство 39-й сессией Ассамблеи и поблагодарил Президента Совета за проделанную Советом работу по подготовке документации Ассамблеи и предложению бюджета Организации на следующий трехлетний период. Он также поблагодарил Генерального секретаря и Секретариат за их замечательную поддержку и организацию Ассамблеи.

36. В рамках пункта 32 повестки дня (WP/512) Техническая комиссия рассмотрела входящие в ее компетенцию части годовых докладов Совета Ассамблее за 2013, 2014 и 2015 годы и дополнительный доклад за первые шесть месяцев 2016 года и без замечаний приняла к сведению информацию о работе, проделанной в области аэронавигации, представленную соответственно в

разделах, касающихся стратегических целей "Безопасность полетов" и "Аэронавигационный потенциал и эффективность".

37. В связи с пунктом 33 повестки дня "*Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ*" (WP/512) Техническая комиссия приняла к сведению положение дел с реализацией целей, приоритетных задач и механизмов осуществления *Глобального плана обеспечения безопасности полетов* на 2014–2016 годы (ГПБП) (Doc 10004), приоритетные задачи *Глобального аэронавигационного плана* (ГАНП) (Doc 9750), а также результаты и состояние внедрения механизма непрерывного мониторинга в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (МНМ УППКБП). Государствам было рекомендовано: принять меры для достижения целей ГПБП, согласовывая их с приоритетными задачами ГАНП и поддерживая региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) и группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) в деле реализации региональных приоритетных задач; представлять данные о ходе и состоянии реализации задач; своевременно представлять в онлайн-системе (OLF) информацию о ходе реализации планов корректирующих действий в рамках МНМ УППКБП. Комиссия также рассмотрела информацию о ходе выполнения решений Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов (HLSC 2015) и последнюю информацию о некоторых дополнительно возникающих проблемах. Отметив выгоды проведения специализированных совещаний как официального средства подготовки рекомендаций относительно дополнительной технической работы, которую необходимо выполнить ИКАО, с тем чтобы итоги совещаний могли быть рассмотрены в контексте всех других потребностей в процессе утверждения бюджета на следующий трехлетний период, Комиссия согласилась с тем, чтобы Совет рассмотрел вопрос о введении такой практики.

38. В отношении проблемы слежения за воздушными судами Техническая комиссия отметила достигнутый на текущий момент прогресс, согласилась с тем, что ИКАО следует способствовать созданию эффективного потенциала для поиска и спасания (SAR) в регионе Африки и Индийского океана (AFI), и поддержала уже реализуемые инициативы. Государствам было рекомендовано поддержать позицию ИКАО по Глобальной системе оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS) на следующем совещании Международного союза электросвязи (МСЭ).

39. Техническая комиссия подробно рассмотрела проблемы дистанционно пилотируемых авиационных систем (ДПАС) и беспилотных авиационных систем (БАС) и отметила, что во всем мире достигнут значительный прогресс в этих областях. Отметив широкую поддержку проводимой ИКАО работы по вопросу ДПАС, Комиссия согласилась с тем, что разработка базовых глобальных положений и инструктивного материала для надлежащей гармонизации правил по БАС, которые пока находятся за рамками международных правил полета по приборам (ППП), будет оправданной. Комиссия согласилась, что в целях содействия такому расширению программы работы ИКАО следует принять новаторский и гибкий подход, учитывающий развитие событий на национальном, региональном и международном уровнях.

40. В связи с проблемой зон конфликтов Техническая комиссия рассмотрела предложения относительно выполнения программы работы, рекомендованной Целевой группой по рискам для гражданской авиации, возникающим в зонах конфликтов (ЦГ РЗК); расширения существующей программы работы по зонам конфликтов путем рассмотрения всех соответствующих положений Приложений; рассмотрения Советом после завершения программы работы по зонам конфликтов вопроса о включении пункта о зонах конфликтов в программу работы Юридического комитета. Комиссия согласилась с тем, что Совету следует уделить

действиям, предложенным в пересмотренном варианте № 1 документа WP/108 и в документе WP/200, приоритетное внимание в контексте бюджета на 2017–2019 годы и наличия внебюджетных ресурсов. Кроме того, Комиссия подчеркнула важность обмена информацией и необходимость участия государств в этой деятельности.

41. Техническая комиссия далее отметила и положительно оценила ход событий и прогресс, достигнутый в области управления безопасностью полетов как ИКАО, так и многими государствами.

42. В отношении мониторинга и анализа Техническая комиссия приняла к сведению, что Секретариат будет продолжать совершенствовать OLF и будет рассматривать и приоритизировать эту предлагаемую функциональную возможность среди всех прочих планируемых конструктивных усовершенствований. Она согласилась с тем, что ИКАО следует по-прежнему информировать государства о преимуществах использования самооценки на основе вопросов протокола (ВП) OLF в рамках своих государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и разъяснять ценность информации, содержащейся в такой самооценке. Кроме того, Комиссия согласилась рекомендовать ИКАО рассмотреть вопрос об изменении минимального налета в часах для инспекторов по производству полетов. Она также согласилась с тем, что ИКАО следует, используя имеющиеся ресурсы, провести структурный анализ в целях определения требующих корректировки элементов МНМ УППКБП для обеспечения дальнейшей эволюции и совершенствования данной программы с учетом развития стратегии ИКАО в области безопасности полетов и прогресса государств в реализации Приложения 19 *"Управление безопасностью полетов"*, в частности требований ГосПБП. Кроме того, Комиссия согласилась с тем, что для обеспечения достаточной независимости и во избежание возможного перехода в постоянную надзорную функцию данный анализ следует провести с помощью временной группы, состоящей из выбранных экспертов, в том числе от государств и Секретариата, под руководством АНК, а результаты доложить Совету.

43. В связи с вопросами гармонизации Техническая комиссия рассмотрела необходимость уменьшения регулятивного и надзорного бремени применительно к утвержденным организациям по техническому обслуживанию (УОТО) и утвержденным учебным организациям (УУО). Она приняла к сведению и поддержала проводимую ИКАО работу по содействию применению глобально согласованного подхода к утверждению и признанию или взаимному одобрению УОТО и далее рекомендовала настоятельно призвать государства гармонизировать свои правила, касающиеся УОТО и УУО. Комиссия также признала преимущества применения системы выдачи сертификата инспектирования организации по техническому обслуживанию (MORC).

44. В отношении других вопросов Техническая комиссия приняла к сведению результаты конкретного исследования внедрения навигационных спецификаций, основанных на характеристиках, и рекомендовала поручить ИКАО продолжать работу по разработке схем заходов на посадку с визуальным наведением, которые можно использовать для облегчения доступа к аэропортам. Комиссия также рассмотрела доклад о достигнутом прогрессе в реализации целей в области безопасности полетов и аэронавигационных целей на 2016 год, установленных в Боготской декларации. Учитывая потребности латиноамериканских государств, Комиссия рекомендовала Совету рассмотреть разработку системы валидации данных и квалификации авиационных происшествий и инцидентов на государственной или региональной основе.

45. Завершая представление документа WP/512, председатель отметил, что доклад по пункту 33 повестки дня отражает широту и обстоятельность дискуссий Технической комиссии. Он

предложил пленарному заседанию утвердить представленные доклады по пунктам 34–37 повестки дня (WP/513 – WP/516).

46. В отсутствие замечаний Председатель Ассамблеи объявил следующие доклады Технической комиссии утвержденным, а указанные резолюции принятыми:

- WP/512 — Общий раздел
 - Пункт 32 повестки дня *"Годовые доклады Совета Ассамблеи за 2013, 2014 и 2015 годы"*
 - Пункт 33 повестки дня *"Безопасность полетов и аэронавигационный мониторинг и анализ"*
- WP/513 — Пункт 34 повестки дня *"Безопасность полетов и политика в области аэронавигации"*
(резолюция 34/1)
- WP/514 — Пункт 35 повестки дня *"Безопасность полетов и стандартизация в области аэронавигации"*
(резолюция 35/1)
- WP/515 — Пункт 36 повестки дня *"Безопасность полетов и поддержка внедрения в области аэронавигации"*
(резолюция 36/1)
- WP/516 — Пункт 37 повестки дня *"Прочие вопросы, подлежащие рассмотрению Технической комиссией"*

***Утверждение окончательного доклада
Комитета по проверке полномочий***

47. Представляя окончательный доклад Комитета по проверке полномочий (WP/463), его председатель г-н Сулейман Эйд (Ливан) напомнил, что на 1-м пленарном заседании, состоявшемся 27 сентября 2016 года, Ассамблея согласилась создать Комитет по проверке полномочий и что назначить по одному члену в состав этого Комитета было предложено делегациям Багамских Островов, Бангладеш, Конго, Ливана и Люксембурга.

48. Комитет по проверке полномочий, в состав которого вошли г-жа Юлия Брэттуэйт-Ролле (Багамские Острова), г-н С. М. Лутфул Кабир (Бангладеш), г-н Ромео Борис Макэя Батчи (Конго), г-н Сулейман Эйд (Ливан) и г-жа Линда Маззола (Люксембург), провел свое 1-е заседание позднее в тот же день и единогласно избрал г-на Эйда его председателем. На 2-м пленарном заседании председатель представил устный предварительный доклад и сообщил Ассамблее о том, что на 15:00 27 сентября 2016 года для участия в работе Ассамблеи зарегистрировались 164 государства-члена и 39 делегаций-наблюдателей. В установленной и надлежащей форме документы о полномочиях были получены от 170 государств-членов и 43 делегаций-наблюдателей. Ассамблея согласилась с рекомендацией Комитета по проверке полномочий настоятельно призвать все государства и организации, которые еще не представили в установленной и надлежащей форме документы о полномочиях, сделать это как можно скорее, а

пока, с учетом правила 7 Постоянных правил процедуры Ассамблеи (Дос 7600), разрешить им участвовать в дискуссиях.

49. На 5-м заседании, состоявшемся 4 октября 2016 года, Комитет по проверке полномочий пришел к заключению, что документы о полномочиях, полученные от 184 государств-членов и 57 делегаций-наблюдателей, представлены в установленной и надлежащей форме.

50. Председатель Комитета по проверке полномочий поблагодарил всех членов за дух сотрудничества, который преобладал в ходе заседаний Комитета. Затем он выразил признательность Секретариату, благодаря неустанной работе которого документы о полномочиях были представлены государствами и наблюдателями в надлежащей форме. В заключение председатель поблагодарил Ассамблею за доверие, оказанное с ее стороны Комитету по проверке полномочий, и отметил, что большое количество государств, принявших участие в дискуссиях Ассамблеи, свидетельствует о лидирующей роли ИКАО.

51. В отсутствие замечаний пленарное заседание утвердило окончательный доклад Комитета по проверке полномочий, представленный в документе WP/463.

52. Заседание закончилось в 09:45.

Протокол седьмого заседания

(Четверг, 6 октября 2016 года, 11:00)

ОБСУЖДАВШИЕСЯ ВОПРОСЫ

1. Пункт 9 повестки дня. Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним
 - Утверждение докладов Исполнительного комитета по пункту 15 повестки дня, пункту 16 повестки дня (резолюция 16/2 о решении проблем кибербезопасности в гражданской авиации), пункту 28 повестки дня и пункту 22 повестки дня
2. Передача Председателю Ассамблеи полномочий на утверждение протоколов пленарных заседаний
3. Церемония подписания протоколов, изменяющих статьи 50 а) и 56 *Конвенции о международной гражданской авиации*
4. Выражение признательности

КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ХОДА ОБСУЖДЕНИЯ

Пункт 9 повестки дня. Доклады комитетов и комиссий Ассамблеи и действия по ним

Утверждение докладов Исполнительного комитета по пунктам 15, 16 и 28 повестки дня

1. Председатель Ассамблеи, выступающий в качестве председателя Исполнительного комитета, представил на утверждение пленарного заседания несколько докладов (WP/500, WP/493 Revision No. 1, WP/501 Revision No. 1, WP/461 и WP/462). Было отмечено, что, несмотря на то что Исполнительный комитет на своем 6-м заседании 30 сентября 2016 года (EX/6) единогласно поддержал новую резолюцию 16/2 о решении проблем кибербезопасности в гражданской авиации, предложенную Советом в документе WP/17, текст этой резолюции был непреднамеренно выпущен из вышеупомянутого доклада Комитета (WP/493), утвержденного 6-м пленарным заседанием 5 октября 2016 года (P/6). В связи с этим резолюция 16/2 представляется теперь для принятия пленарным заседанием в пересмотренном варианте № 1 документа WP/493.
2. Ссылаясь на пункт 28 повестки дня "*Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"*" (WP/501 Revision No. 1), делегат Соединенного Королевства предложил, и было решено изменить второе предложение п. 28.5, вставив слово "частично" после слова "WP/23", чтобы это предложение читалось следующим образом: "Было отмечено, что резолюция

Ассамблеи, предложенная в документе WP/23, частично охватывает действия, предложенные в документе WP/105."

3. С учетом данной поправки Председатель объявил следующие доклады Исполнительного комитета утвержденными, а указанные резолюции принятыми:

- WP/500 — Пункт 15 повестки дня *"Техническое сотрудничество. Политика и деятельность в области технического сотрудничества"* (резолюции 15/1 и 15/2)
- WP/493 — Пункт 16 повестки дня *"Авиационная безопасность. Политика"*
Revision No. 1
[только резолюция 16/2; оставшаяся часть доклада утверждена ранее (P/6)]
- WP/501 — Пункт 28 повестки дня *"Инициатива "Ни одна страна не остается без внимания"*
Revision No. 1
(резолюции 28/1 и 28/2)

Утверждение доклада Исполнительного комитета по пункту 22 повестки дня

Документ WP/461, касающийся изменения климата

4. Затем внимание было обращено на документ WP/461, содержащий доклад Исполнительного комитета по пункту 22 повестки дня *"Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения"* [раздел об изменении климата, не включающий вопрос глобальной системы рыночных мер (PM)]. Председатель напомнил, что Исполнительный комитет на своем 11-м заседании (EX/11), которое состоялось непосредственно перед настоящим заседанием, согласился изменить п. 22.2.34 вышеупомянутого доклада следующим образом: "Несколько государств вновь заявили о своей обеспокоенности в связи с глобальной желательной целью ИКАО в отношении углеродно-нейтрального прироста с 2020 года, так как, по их мнению, эта цель нереалистична.". Кроме того, Комитет согласился рекомендовать для принятия пленарным заседанием резолюцию 22/1 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*.

5. Представляя информацию по процедуре заявления об оговорках в связи с резолюциями Ассамблеи, секретарь Исполнительного комитета отметил, сославшись на прошлую практику, что заявление должно быть сначала сделано на пленарном заседании с указанием того, относится ли оно ко всей резолюции в целом или только к отдельным ее положениям, которые должны быть названы. Затем заявление должно быть письменно подтверждено и представлено Генеральному секретарю в течение одного месяца со дня завершения Ассамблеи. В данном случае письменное подтверждение любого заявления, касающегося резолюции 22/1, резолюции 22/2 или любой другой резолюции, должно быть получено Генеральным секретарем не позднее 7 ноября 2016 года.

6. В отсутствие возражений Председатель Ассамблеи объявил доклад Исполнительного комитета, содержащийся в документе WP/461, с принятыми изменениями согласно п. 4 выше утвержденным, а резолюцию 22/1 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*" принятой с учетом оговорок, сделанных (в алфавитном порядке) делегатами Аргентины, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Индии, Китая, Российской Федерации, Саудовской Аравии и Соединенных Штатов Америки, как отражено в пп. 7–13 ниже. Многие из этих оговорок были позднее подтверждены в письменном виде в соответствии с просьбой Председателя Ассамблеи. Тексты оговорок также размещены на сайте 39-й сессии Ассамблеи в разделе *Documentation, Resolutions (Документация, резолюции)*

Оговорки, сделанные в отношении резолюции 22/1 об изменении климата

7. Делегат Аргентины выразил оговорку, сделанную его государством в отношении п. 6 постановляющей части резолюции 22/1, касающегося глобальной желательной цели обеспечения углеродно-нейтрального прироста с 2020 года (CNG2020), которая была ранее представлена Аргентиной в виде ее принципиальной позиции на 38-й сессии Ассамблеи по пункту 7 постановляющей части резолюции 38/18 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*".

8. Делегат Китая также выразил сделанную его государством оговорку в отношении п. 6 постановляющей части резолюции 22/1, касающегося CNG2020. Он отметил, что мировая авиация продолжает быстро расти и что в будущем рост мировой авиации будет в основном обеспечиваться за счет развивающихся стран. CNG2020 не обоснована эмпирически, а также не является справедливой и целесообразной. Без четкого признания в резолюции того, что развитые страны возьмут на себя ведущую роль в задаче значительного сокращения эмиссии международной авиации или в предоставлении технической помощи развивающимся странам, Китай считает цель CNG2020 практически нецелесообразной. В качестве глобальной желательной цели она должна быть увязана с требованиями по уменьшению эмиссии государствами – членами ИКАО. С учетом этого Китай хотел бы сделать оговорку в отношении п. 6 постановляющей части резолюции 22/1. Позднее Генеральному секретарю было представлено следующее письменное заявление об оговорках в отношении резолюций 22/1 и 22/2:

"Китай приветствует предпринимаемые ИКАО усилия по ограничению и сокращению эмиссии международной авиации и желает внести надлежащий вклад в эти усилия в соответствии со своими национальными обстоятельствами и возможностями. Делегация Китая желает сделать следующее заявление в отношении *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды: изменение климата* и *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды: глобальная система рыночных мер*, принятых на 39-й сессии Ассамблеи:

Цель углеродно-нейтрального прироста к 2020 году не отвечает требованиям с точки зрения научной обоснованности, справедливости и возможности реализации. Учитывая тот факт, что развитые страны уже в целом достигли пика эмиссии своей международной авиации и имеют ограниченные возможности дальнейшего роста международной авиации, а развивающиеся страны пока не достигли полного развития своего международного воздушного транспорта, цель, которая установлена на базе приращения эмиссии международной авиации, не налагает на развитые страны четкого требования играть ведущую роль в значительном

сокращении эмиссии, ограничивает возможности развивающихся стран в сфере развития и эмиссии, что де-факто ставит развивающиеся страны в невыгодное положение с точки зрения развития их международного воздушного транспорта в будущем.

Цели и задачи ИКАО заключаются в разработке принципов и процедур международной аэронавигации и содействии планированию и развитию международного воздушного транспорта, однако она не уполномочена разрабатывать обязательные для применения стандарты/принципы в отношении единиц эмиссии. Более того, практика искусственного ограничения диапазона единиц эмиссии для использования международной авиацией скорее всего приведет к увеличению затрат на сокращение эмиссии и спровоцирует нечестную конкуренцию в отрасли международной авиации. Кроме того, Совет еще не завершил процесс выработки и утверждения критериев в отношении единиц эмиссии. Поэтому требовать от государств брать на себя обязательства в отношении соблюдения до того, как они ознакомятся с окончательно утвержденными критериями, нецелесообразно.

Исходя из вышесказанного, китайская делегация желает сделать официальную оговорку в отношении пункта 6 постановляющей части *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды: изменение климата* в документе A39-WP/529 и настаивает на том, что любая политика и меры ИКАО в области сокращения эмиссии, сформулированные на базе данного пункта, не должны иметь обязательной силы. Аналогичным образом китайская делегация также желает сделать официальную оговорку в отношении положения в пункте 23 постановляющей части *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды: глобальная система рыночных мер (PM)* в документе A39-WP/530, которое гласит: "Постановляет, что в CORSIA будут использоваться единицы эмиссии, которые отвечают критериям единиц эмиссии (EUC)...". Одновременно с этим китайская делегация просит включить вышеприведенное заявление об оговорке в официальный доклад 39-й сессии Ассамблеи."

9. Делегат Индии заявил, что его государство хочет сделать особую оговорку в отношении п. 6 постановляющей части резолюции 22/1, касающегося CNG2020, в связи с опасениями, что он не соответствует Парижскому соглашению и может воспрепятствовать росту развивающихся стран. Он напомнил, что Индия ранее уже делала оговорку в отношении п. 7 резолюции 38-18 Ассамблеи, касающегося CNG2020. Позднее Генеральному секретарю было представлено следующее письменное заявление об оговорках:

"Республика Индия привержена делу решения проблемы изменения климата и как ответственный член мирового сообщества высоко ценит политику и практику ИКАО в области охраны окружающей среды и желает сыграть свою роль в поддержке этой политики и практики.

В принципах, установленных Парижским соглашением, достигнутым в рамках РКИК ООН в ходе Конференции COP21 в 2015 году, ясно признается, что развивающиеся страны еще не достигли своего пика выбросов и что достижение такого пика потребует более длительного времени у развивающихся стран. Конференция COP21 не требует обеспечения углеродно-нейтрального прироста в

каком-либо конкретном секторе, и, конечно, не требует этого к 2020 году. Поэтому цель CNG2020 является практически неосуществимой и может причинить вред авиационному сектору, особенно в развивающихся странах, где авиационный сектор еще не достиг зрелости и развивается быстрыми темпами.

В связи с этим Республика Индия выражает обеспокоенность по поводу желательной цели достижения углеродно-нейтрального прироста начиная с 2020 года и заявляет о своих оговорках в отношении преамбулы и п. 6 резолюции A39-22/1 Ассамблеи."

10. Делегат Российской Федерации указал, что, несмотря на то что его государство поддержало резолюцию 22/1, оно хочет сделать оговорку в отношении глобальной желательной цели CNG2020, о которой говорится в п. 10 преамбулы и п. 6 постановляющей части этой резолюции. Позднее Генеральному секретарю был в письменном виде представлен следующий полный текст этой оговорки:

"Помимо прочего, Делегация Российской Федерации повторяет и подтверждает свою оговорку относительно "глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне" (CNG 2020), упомянутой в параграфе 10 преамбулы и в п. 6 постановляющей части Резолюции 22/1 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*."

11. Делегат Саудовской Аравии выразил сделанную его государством оговорку в отношении п. 6 постановляющей части резолюции 22/1, следующий полный текст которой был позднее представлен в письменном виде Генеральному секретарю:

"Хочу сослаться на резолюцию Ассамблеи ИКАО (A39-2) *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*. В этой связи хочу письменно подтвердить оговорку, сделанную правительством Саудовской Аравии в отношении п. 6 постановляющей части резолюции, касающегося глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии углерода международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне. Эта оговорка была устно сделана на закрытии пленарных заседаний.

В своей резолюции Ассамблеи (A37-19) в 2010 году ИКАО приняла вышеупомянутую желательную цель без проведения оценки возможности ее реализации и последствий; в этой связи многие государства выразили обеспокоенность в виде оговорок. Соответственно, в пунктах 9 и 10 резолюции Ассамблеи (A38-18) Совету было предложено рассмотреть вышеупомянутую желательную цель и изучить вопрос о ее осуществимости и целесообразности, а также провести подробные исследования для оценки возможности достижения и последствий любых предлагаемых целей, включая последствия для роста и экономические последствия во всех странах, в особенности в развивающихся странах, с целью представления информации о проделанной работе на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО.

Королевство Саудовской Аравии с сожалением констатирует, что эти исследования не проведены, а вышеупомянутые пп. 9 и 10 перенесены в резолюцию A39-2 в качестве пп. 8 и 9. В этой связи Саудовская Аравия вновь

заявляет о том, что п. 6 резолюции A39-2 не предусматривается желательная цель, основанная на проведении научных и практических исследований и оценки возможности ее достижения и целесообразности. Более того, в ней не учитывается право развивающихся стран на рост и развитие рынка.

В свете вышеизложенного прошу Вас официально зарегистрировать эту оговорку."

12. Делегат Соединенных Штатов Америки повторно выразил оговорку, сделанную его государством в 2013 году в отношении руководящего принципа р) ["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."], содержащегося в приложении к резолюции A38-18 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*. Позднее Генеральному секретарю было представлено следующее письменное заявление об оговорке:

"Соединенные Штаты Америки привержены цели оказания поддержки устойчивому росту авиационного сектора, в том числе путем решения проблем воздействия гражданской авиации на климат и окружающую среду. Мы поддерживаем подход ИКАО к достижению углеродно-нейтрального прироста с 2020 года с помощью "корзины мер", охватывающей технические, эксплуатационные и инфраструктурные усовершенствования; устойчиво производимые альтернативные виды топлива; стандарт на авиационную эмиссию CO₂; и внедрение системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в качестве дополнительной временной меры.

Продолжая делать значительные инвестиции и совершенствовать корзину мер в целом, Соединенные Штаты Америки, как и в 2013 году, делают оговорку в отношении руководящего принципа р), содержащегося в приложении к резолюции. Соединенные Штаты Америки возражают против включения пункта р), поскольку согласно его формулировке принципы международного режима в области изменения климата не относятся к ИКАО, которая руководствуется своим собственным правовым режимом. В любом случае следует также отметить, что указанный принцип отражен в Парижском соглашении как принцип "...общей, но дифференцированной ответственности и соответствующих возможностей, в свете различных национальных условий".

13. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) выразил сделанную его государством оговорку в отношении глобальной желательной цели CNG2020, изложенной в п. 6 постановляющей части резолюции 22/1, следующий полный текст которой был позднее представлен в письменном виде Генеральному секретарю:

"Имею честь представить официальную оговорку в отношении п. 6 постановляющей части резолюции 22/1 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"* и пп. 3, 4 и 5 постановляющей части резолюции 22/2 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)"*. Обе резолюции были приняты на 39-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), которая проходила в Монреале (Канада) с 26 (27) сентября по 7 (6) октября

текущего года и в которой участвовал Национальный институт гражданской авиации (INAC) Боливарианской Республики Венесуэла. Указанная оговорка подробно изложена ниже.

Боливарианская Республика Венесуэла, осуществляя свою экосоциалистическую экономическую модель производства, привержена охране окружающей среды и является участником общемировой борьбы с угрозой изменения климата, осуществляя меры и программы, включенные в общенациональный план "Второй социалистический план экономического и социального развития страны на 2013–2019 годы" и разработанные с учетом экологических прав, закрепленных в Конституции Боливарианской Республики Венесуэла. В Конституции говорится, что "каждое поколение имеет право и обязано охранять и сохранять окружающую среду для своего блага и блага будущих поколений".

Предусматриваемые меры включают разработку национального плана смягчения последствий и национального адаптационного плана, посвященных влиянию изменения климата и нацеленных, в частности, на уменьшение эмиссии CO₂ по крайней мере на 20 % к 2030 году. Предусматриваемые меры включают следующее: создание и содержание компенсационных лесов в рамках агролесомелиоративной системы; использование природного газа; создание компании по повторной переработке; эффективное и рациональное использование энергии; сокращение потребности в добыче сырьевых материалов; уменьшение эмиссии, связанной с промышленной деятельностью; информационно-просветительская деятельность; привлечение населения и социально-экологическое обучение методам решения проблемы изменения климата.

Принимая во внимание вышесказанное, мы излагаем позицию Венесуэлы по пункту 22 повестки дня *"Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата"* и представляем оговорки в отношении вышеупомянутых документов, начиная с резолюции 22/1, представленной в рабочем документе A39-WP/461 (Исполнительный комитет [EX]) *"Проект текста доклада по пункту 22 повестки дня"* (Раздел об изменении климата, не включающий вопрос глобальной системы рыночных мер). Наша позиция приводится ниже.

"6. *далее 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;"

Как отмечалось выше, в Боливарианской Республике Венесуэла осуществляются разнообразные меры и стратегии в сфере рационального природопользования и она разделяет общемировое стремление к реализации стратегии развития гражданской авиации без увеличения объема эмиссии углерода. Однако представляется, что установленных сроков, а именно четырех лет, недостаточно для создания

устойчивых стратегий и реализации необходимых планов и мер по успешному уменьшению эмиссии CO₂ для достижения цели удержания глобальной нетто-эмиссии углерода в отрасли международной авиации на том же уровне.

Принимая во внимание вышесказанное, Венесуэла подтверждает свою приверженность принципам Конвенции об изменении климата, конкретному мандату в отношении сокращения эмиссии и признанию существования различий между обязательствами развитых стран и развивающихся стран в части обязательств в отношении ограничения и уменьшения объемов эмиссии. Важно учитывать возможные последствия применения рыночных мер (PM) для развивающихся стран и их торговли. Глобальная цель уменьшения эмиссии или поддержания ее на том же уровне, начиная с 2020 года, не означает игнорирования принципа общей, но дифференцированной ответственности. По этой причине Боливарианская Республика Венесуэла представляет свою оговорку по данному вопросу.

Наша оговорка в отношении резолюции 22/2 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)"*, содержащейся в рабочем документе A39-WP/462 (Исполнительный комитет [EX]) *"Проект текста доклада по пункту 22 повестки дня"* (Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер) касается следующего:

"3. *также признает*, что несмотря на этот прогресс, экологические выгоды, достигаемые за счет авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, могут не обеспечить достаточного сокращения эмиссии CO₂ в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне;

4. *подчеркивает* роль глобальной системы PM, дополняющей более широкий пакет мер для достижения глобальной желательной цели, не налагая при этом необоснованного экономического бремени на международную авиацию;

5. *постановляет* внедрить глобальную систему PM в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в целях решения проблемы любого годового прироста объемов совокупной эмиссии CO₂ международной гражданской авиации (т. е. рейсы гражданской авиации, вылетающие из одной страны и прибывающие в другую страну), превышающих уровни 2020 года, с учетом особых условий и соответствующих возможностей;"

Под рыночными мерами (PM) понимаются дополнительные механизмы, предназначенные для достижения установленного уменьшения эмиссии, поэтому их внедрение в международной гражданской авиации является для государств факультативным. Эти меры не гарантируют устойчивого развития международной гражданской авиации; они лишь являются мерами, подверженными колебаниям международной финансовой системы. Мы считаем, что реализация PM, несмотря на то что их изначальная цель заключается в ограничении эмиссии, не приведет к уменьшению эмиссии в государствах; напротив, они позволят легитимизировать покупку права засорять атмосферу, допуская существование международных

рынков CO₂ с учетом экономического потенциала государств, что непосредственно скажется на состоянии планеты.

По вышеперечисленным причинам мы выступаем против применения этих мер в рамках системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), поскольку этот рыночный механизм противоречит целям и задачам недопущения выброса в атмосферу парниковых газов (ПГ) международной авиацией, что не соответствует принятым Венесуэлой обязательствам и политике, изложенным, как отмечалось ранее, в общенациональном плане "Второй социалистический план экономического и социального развития страны на 2013–2019 годы", который ориентирован на сохранение нашей планеты. Загрязнение может нанести непоправимый вред во всем мире, и с ним необходимо надлежащим образом и ответственно бороться всем государствам, подписавшим Парижское соглашение под эгидой Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата; по этой причине мы настоятельно предлагаем разработать альтернативные меры, учитывающие настоятельную необходимость уменьшения загрязнения во всемирном масштабе.

Принимая во внимание вышесказанное, Боливарианская Республика Венесуэла, исходя из своих обязанностей и ответственности в части сохранения нашей планеты для будущих поколений, поддерживает принятие стратегий, позволяющих достичь желательных целей уменьшения эмиссии в секторе международной авиации и основанных на совершенствовании технологий, топлива, организации воздушного движения, инфраструктуры и создании топливных добавок, улучшающих качество топлива. Она поддерживает такие стратегии, позволяющие добиться реального сокращения объемов эмиссии ПГ и предотвратить в ближайшем будущем невосполнимый ущерб от изменения климата."

Документ WP/462, касающийся глобальной системы РМ

14. Затем был рассмотрен документ WP/462, содержащий доклад Исполнительного комитета по пункту 22 повестки дня *"Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата. Политика, стандартизация и поддержка внедрения"* [раздел, касающийся глобальной системы РМ]. Председатель Ассамблеи напомнил, что на своем последнем заседании (EX/11) Исполнительный комитет согласился внести изменение в п. 22.3.31 с целью включения в него третьего подпункта, содержащего следующий текст:

"– В проект текста резолюции Ассамблеи будет добавлен новый п. 17 bis: *"Постановляет, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии САЕР, включая решения об избежании двойного учета и овертаже, отвечающем критериям, и временных рамках;".*"

15. Исполнительный комитет также согласился с тем, что вследствие этого следует удалить п. 22.3.33 ["Комитет отметил, что в отношении единиц эмиссии, сформированных в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, Совет рассмотрит вопрос об их приемлемости для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии САЕР, касающимся отвечающего критериям винтажа и временных рамок."].

16. Кроме того, Исполнительный комитет согласился рекомендовать предложенную резолюцию 22/2 для принятия пленарным заседанием при следующих условиях: внесении редакторской поправки к пункту 14 преамбулы, в соответствии с которой выражение "новых рыночных механизмов" должно быть заменено выражением "нового рыночного механизма"; добавлении к постановляющей части нового пункта 21, содержащего следующий текст:

"21. *постановляет*, что единицы эмиссии, сформированные в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения, отвечают критериям для использования в системе CORSIA при условии их соответствия решениям, принятым Советом при техническом содействии САЕР, включая решения об избежании двойного учета и о винтаже, отвечающем критериям, и временных рамках;"

и соответствующем изменении нумерации существующих пунктов 21–24 постановляющей части.

17. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) начала свое выступление с выражения благодарности Председателю за проведение столь успешной Ассамблеи, а также Президенту Совета, государствам и Секретариату за их активное участие в работе над данным вопросом, который является крайне актуальным и значимым. Она высоко оценила их усилия и целеустремленность.

18. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) стала свидетелем напряженных споров, совпадения и расхождения взглядов, а также услышала вопросы, вызывающие обеспокоенность, и предложения для дальнейшего рассмотрения. Прозвучали уместные и рациональные замечания, и, заслушав более 100 выступлений, она пожелала высказать следующие соображения.

19. Венесуэла (Боливарианская Республика) была решительно настроена принимать меры, которые будут иметь ощутимое и значимое влияние на процесс изменения климата. В ходе 11-го заседания Исполнительного комитета (ЕХ/11), прошедшего в предыдущий день, многие государства говорили о том, что они уже испытывают на себе его негативные последствия и нуждаются в своевременных и действенных мерах реагирования.

20. Венесуэла (Боливарианская Республика) считает, что данный вопрос связан с задачей, которую предстоит решать всем. Это подтверждается тем, что охрана окружающей среды является одной из целей ее национального стратегического плана.

21. Так, в ходе 22-й сессии Конференции участников РКИК ООН (СОР21) Венесуэла (Боливарианская Республика) представила план действий по охране окружающей среды и подписала Парижское соглашение.

22. Венесуэла (Боливарианская Республика) также представила в ИКАО свой план действий по сокращению объема выбросов авиационного СО₂ в рамках корзины мер, утвержденной 37-й сессией Ассамблеи, а также приняла ряд мер, в том числе: 1) совершенствование парка воздушных судов; 2) совершенствование системы организации воздушного движения (ОрВД); 3) совершенствование авиационного топлива. Это свидетельствовало о ее приверженности делу охраны окружающей среды и ее вкладе в достижение общей цели в соответствии с ее обстоятельствами, обязательствами и возможностями.

23. Венесуэла (Боливарианская Республика) имеет некоторые сомнения относительно резолюции 22/2 и считает, что экспериментальный этап внедрения глобальной системы РМ сможет пролить больше света на ее реальные и осязаемые преимущества.

24. Кроме того, Венесуэла (Боливарианская Республика) пожелала подчеркнуть, что стратегическими целями ИКАО являются безопасность полетов, авиационная безопасность, воздушный транспорт, аэронавигация и охрана окружающей среды. Она обеспокоена тем, что значительная часть деятельности Организации посвящена вопросам охраны окружающей среды, а особенно глобальной системе РМ. За последние три года, помимо прочего, проведены: совещания Консультативной группы Совета по вопросам охраны окружающей среды (EAG); два раунда Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD), посвященные РМ; более трех специальных заседаний Совета; неофициальные брифинги; Совещание высокого уровня по глобальной системе РМ (HLM-GMBM); совещание неофициальной группы "Друзья Президента".

25. В этой связи следует подчеркнуть, что ИКАО была создана для того, чтобы обеспечивать соблюдение положений Чикагской конвенции. Именно поэтому Венесуэле (Боливарианской Республике) представляется, что определенным вопросам в области воздушного транспорта уделяется недостаточно внимания. Рабочий документ WP/149, представленный 54 государствами – членами Африканской комиссии гражданской авиации (АКГА), особо указывает на необходимость обеспечить баланс в достижении всех стратегических целей ИКАО.

26. По этой причине делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики), подводя итог, привела слова *пожизненного Посла доброй воли ИКАО*, бывшего Президента Совета г-на Роберто Кобе Гонсалеса, который сказал, что на грядущих Ассамблеях должно время следует уделить тем вопросам, которые требуют внимания со стороны ИКАО, потому что имеют непосредственное отношение к авиации, в частности к деятельности, связанной с воздушным транспортом, которая позволит обеспечить достижение целей Организации Объединенных Наций в области устойчивого развития (ЦУР) на период до 2030 года, особенно в развивающихся странах, которые чрезвычайно нуждаются в укреплении авиатранспортных систем и превращении их в инструмент развития.

27. Подчеркнув, что Соединенные Штаты Америки решительно поддержали резолюцию 22/2, которая вводит в действие глобальную систему РМ, направленную на решение проблемы эмиссии углерода международной авиацией, делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что ее государство хочет выразить искреннюю благодарность всем его партнерам, которые неустанно работали в течение последних нескольких месяцев, и даже в течение многих последних лет, над достижением этого исторического соглашения. Оно стало свидетелем удивительной готовности к объединению и компромиссу в интересах нахождения поистине глобального решения для уникального глобального сектора авиации и поэтому пожелало выразить особую признательность всем заинтересованным сторонам, которые также вложили в резолюцию 22/2 огромные усилия. Делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что для нее большой честью является присутствие здесь с ней администратора Федерального управления гражданской авиации Соединенных Штатов Америки (ФАА) Майкла Уэрты, который был чрезвычайно впечатлен тем, что отрасль объединилась по вопросу необходимости регулирования ради сохранения климата.

28. Соединенные Штаты Америки также благодарны Председателю Ассамблеи за его превосходную работу на данной 39-й сессии; Генерального секретаря ИКАО и Секретариат, чьи самоотдача и энтузиазм в деле достижения успешного соглашения по глобальной системе РМ никогда не ослабевали; и, конечно, Президента Совета, без руководства которого Ассамблея не достигла бы своих результатов. Президент Совета является эталоном сильного лидера,

обладающего четким видением путей достижения успеха и приверженностью к всеохватности и прозрачности. Соединенные Штаты Америки также выразили признательность 65 государствам, уже вызвавшимся принять участие в начальных этапах глобальной системы РМ, которая еще даже не принята. Откровенно говоря, Соединенные Штаты Америки были потрясены их инициативностью. Заблаговременно принятые ими на себя обязательства стали мощным сигналом миру о том, что государства готовы действовать решительно в целях обеспечения устойчивого развития столь важного авиационного сектора, нахождения глобального решения проблемы эмиссии международной авиации и ответа на один из величайших глобальных вызовов современности. Соединенные Штаты Америки ожидают, что в ближайшие недели и месяцы и другие государства вызовутся участвовать в системе РМ, и они будут неустанно работать с государствами в дальнейшем, способствуя созданию у них потенциала и оказывая техническую помощь для реализации глобальной системы РМ.

29. Подчеркнув, что это очень славный момент для ИКАО, делегат Соединенных Штатов Америки отметила, что Организация неизменно демонстрирует свою способность решать сложные проблемы, ставя высокие цели и работая на долгосрочную перспективу. Когда Ассамблея примет резолюцию 22/2, ИКАО вновь продемонстрирует свою образцовую способность к международному сотрудничеству и лидерству. Поэтому она призвала делегатов принять эту резолюцию.

30. В отсутствие возражений, Председатель объявил доклад Исполнительного комитета, содержащийся в документе WP/462 с изменениями согласно пп. 14–16 выше, утвержденным, а резолюцию 22/2 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)*" принятой с учетом оговорок, сделанных (в алфавитном порядке) делегатами Аргентины, Венесуэлы (Боливарианской Республики), Индии и Российской Федерации. Многие из этих оговорок по просьбе Председателя Ассамблеи были позднее подтверждены в письменном виде. Кроме того, оговорка, сделанная Китаем в отношении п. 23 постановляющей части резолюции 22/2, была направлена Генеральному секретарю в письме от 21 октября 2016 года, а оговорка, сделанная Бразилией в отношении пп. 21 и 23 постановляющей части резолюции 22/2, была направлена в Секретариат в вербальной ноте от 4 ноября 2016 года. Тексты различных оговорок приведены ниже, а также размещены на сайте 39-й сессии Ассамблеи в разделе *Documentation, Resolutions (Документация, резолюции)*.

31. Было принято к сведению, что пересмотренные варианты текста утвержденных докладов Исполнительного комитета по пункту 22 повестки дня, содержащих резолюции 22/1 и 22/2, будут изданы в виде рабочих документов WP/529 и WP/530.

32. Секретарь Исполнительного комитета призвал государства, которые уже объявили ИКАО о своем намерении добровольно участвовать в CORSIA, как можно скорее подтвердить Секретариату свое участие, после чего они получают подтверждающий документ. Тем государствам, которые еще не заявили о намерении принять добровольное участие, но хотели бы это сделать, было предложено как можно скорее сообщить об этом Секретариату, чтобы получить подтверждающий документ.

Оговорки, сделанные в отношении резолюции 22/2 о глобальной системе РМ

33. Вновь подтвердив, что его государство твердо привержено выполнению резолюции 22/2, делегат Аргентины сделал оговорку в отношении пп. 3, 4 и 5 постановляющей части этой резолюции, касающихся глобальной желательной цели обеспечения углеродно-нейтрального прироста с 2020 года (CNG2020), которая была ранее представлена его государством

на 38-й сессии Ассамблеи в качестве принципиальной позиции по п. 7 постановляющей части резолюции A38-18 Ассамблеи *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата"*.

34. Бразилия, сделавшая оговорку в своем документе A39-WP/233 и во время представления этого документа Исполнительному комитету (EX/3) в отношении соответствия единиц эмиссии критериям для использования в программе CORSIA и пересмотревшая свою позицию на пленарном заседании, направила Секретариату следующий текст оговорки в отношении пп. 21 и 23 постановляющей части резолюции 22/2 в вербальной ноте от 4 ноября 2016 года:

В отношении п. 21 постановляющей части: "Правительство Бразилии заявляет, что, по его мнению, единицы эмиссии, сформированные в рамках согласованных на многосторонней основе механизмов, созданных под эгидой Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата, а именно: механизм чистого развития, созданный в рамках Киотского протокола, а также механизм, созданный согласно п. 4 статьи 6 Парижского соглашения, уже отвечают критериям для использования в системе CORSIA".

В отношении п. 23 постановляющей части: "С учетом необходимости обеспечить самые высокие уровни экологической целостности в рамках CORSIA правительство Бразилии заявляет о своей оговорке в отношении использования в системе CORSIA единиц эмиссии, сформированных в рамках механизмов, соглашений или договоренностей, находящихся вне рамок РКИК ООН. Правительство Бразилии также заявляет, что любая передача единиц в качестве передаваемых результатов предотвращения изменения климата, полученных на территории Бразилии, будет осуществляться на основании предварительного и официального согласия Федерального правительства".

35. Китай, выразивший озабоченность в отношении применения технических элементов предложенной глобальной системы РМ в ходе ее подробного обсуждения Исполнительным комитетом, позднее сообщил Генеральному секретарю посредством письма от 21 октября 2016 года о своей оговорке в отношении п. 23 постановляющей части резолюции 22/2, изложенной в следующем заявлении об оговорках, относящемся также к резолюции 22/1:

"Китай приветствует предпринимаемые ИКАО усилия по ограничению и сокращению эмиссии международной авиации и желает внести надлежащий вклад в эти усилия в соответствии со своими национальными обстоятельствами и возможностями. Делегация Китая желает сделать следующее заявление в отношении *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды: изменение климата* и *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды: глобальная система рыночных мер*, принятых на 39-й сессии Ассамблеи:

Цель углеродно-нейтрального прироста к 2020 году не отвечает требованиям с точки зрения научной обоснованности, справедливости и возможности реализации. Учитывая тот факт, что развитые страны уже в целом достигли пика эмиссии своей международной авиации и имеют ограниченные возможности дальнейшего роста международной авиации, а развивающиеся страны пока не достигли полного развития своего международного воздушного транспорта, цель, которая установлена на базе приращения эмиссии международной авиации, не налагает на

развитые страны четкого требования играть ведущую роль в значительном сокращении эмиссии, ограничивает возможности развивающихся стран в сфере развития и эмиссии, что де-факто ставит развивающиеся страны в невыгодное положение с точки зрения развития их международного воздушного транспорта в будущем.

Цели и задачи ИКАО заключаются в разработке принципов и процедур международной аэронавигации и содействии планированию и развитию международного воздушного транспорта, однако она не уполномочена разрабатывать обязательные для применения стандарты/принципы в отношении единиц эмиссии. Более того, практика искусственного ограничения диапазона единиц эмиссии для использования международной авиацией скорее всего приведет к увеличению затрат на сокращение эмиссии и спровоцирует нечестную конкуренцию в отрасли международной авиации. Кроме того, Совет еще не завершил процесс выработки и утверждения критериев в отношении единиц эмиссии. Поэтому требовать от государств брать на себя обязательства в отношении соблюдения до того, как они ознакомятся с окончательно утвержденными критериями, нерационально и нецелесообразно.

Исходя из вышесказанного, китайская делегация желает сделать официальную оговорку в отношении пункта 6 постановляющей части *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды: изменение климата* в документе A39-WP/529 и настаивает на том, что любая политика и меры ИКАО в области сокращения эмиссии, сформулированные на базе данного пункта, не должны иметь обязательной силы. Аналогичным образом китайская делегация также желает сделать официальную оговорку в отношении положения в пункте 23 постановляющей части *Сводного заявления о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды: глобальная система рыночных мер (PM)* в документе A39-WP/530, которое гласит: "Постановляет, что в CORSIA будут использоваться единицы эмиссии, которые отвечают критериям единиц эмиссии (EUC)...". Одновременно с этим китайская делегация просит включить вышеприведенное заявление об оговорке в официальный доклад 39-й сессии Ассамблеи."

36. Делегат Индии заявил, что его государство хочет сделать особую оговорку в отношении пп. 4, 7, 9, 16 и 17 постановляющей части резолюции 22/2. Позднее Генеральному секретарю было представлено следующее письменное заявление об оговорках:

"Республика Индия привержена делу решения проблемы изменения климата и как ответственный член мирового сообщества высоко ценит политику и практику ИКАО в области охраны окружающей среды, включая PM, и желает сыграть свою роль в поддержке этой политики и практики. Мы понимаем, что это не только поможет мировому сообществу в решении некоторых проблем изменения климата, связанных с деятельностью международной гражданской авиации, но и предотвратит принятие отдельными государствами или регионами множества разных решений, которые могут препятствовать развитию международной авиации.

Однако мы обеспокоены тем, что резолюция A39-22/2 Ассамблеи не позволяет странам с высокими темпами роста (как Индия), которые все еще являются развивающимися, достичь зрелости рынка до распространения на них требований о компенсации выбросов углерода.

В связи с этим Республика Индия выражает оговорки относительно пп. 5 и 11 резолюции A39-22/2 Ассамблеи по нижеуказанным причинам:

1. Пункт 5

Система должна быть подвергнута критической оценке после экспериментального этапа и первого (добровольного) этапа, и ее рамки должны быть открыты для других возможных вариантов решения проблемы годового прироста объемов эмиссии углерода международной авиации.

2. Пункт 11

Структурные элементы второго (обязательного) этапа внедрения системы, указанные в этой резолюции, должны быть пересмотрены. Мы полагаем, что экологическое и экономическое воздействие внедрения системы, в особенности на развивающиеся страны, должно быть подвергнуто критической оценке после осуществления экспериментального этапа и первого (добровольного) этапа до принятия решения о структурных элементах системы на обязательном этапе при соблюдении основополагающих принципов, изложенных в приложении к резолюции A39-22/1.

Республика Индия будет внимательно следить за функционированием системы РМ (CORSA) по мере ее дальнейшей разработки и внедрения и наблюдать за результатами критической оценки экспериментального этапа и первого (добровольного) этапа, включая ее экологическое и экономическое воздействие, особенно в развивающихся странах, и будет готово скорректировать свои оговорки на более поздней стадии."

37. Делегат Российской Федерации выразил оговорку, сделанную его государством в отношении п. 14 преамбулы и пп. 5, 9 g), 11, 18, 20 и 21 постановляющей части резолюции 22/2. Он также сообщил Ассамблее, что Российская Федерация пока не может объявить о своем участии в экспериментальном этапе глобальной системы РМ. Однако это не означает, что она не примет такого участия в будущем. Российской Федерации необходимо сначала определить, как она может реализовать эту систему на практике. Позднее Генеральному секретарю был в письменном виде представлен следующий полный текст оговорки Российской Федерации:

"Пользуясь этой возможностью, российская делегация хотела бы заверить Вас и участников 39-й сессии Ассамблеи ИКАО в том, что Правительство Российской Федерации уделяет самое пристальное внимание вопросам изменения климата. В рамках своих обязательств по Киотскому протоколу Российская Федерация перевыполнила свои планы по сокращению эмиссионных выбросов CO₂ на национальном уровне. Вместе с этим мы твёрдо уверены в том, что международное авиационное сообщество в ответ на глобальный вызов изменения климата должно сфокусировать свои усилия на действиях, направленных на реальное сокращение эмиссии CO₂ посредством технологического развития отрасли, сохраняя при этом в качестве наивысшего приоритета цель повышения глобального уровня безопасности полётов.

К нашему искреннему и глубокому сожалению, мы должны констатировать, что несмотря на проведённые консультации и ожидаемые изменения в тексте проекта

резолюции, наши обеспокоенности в отношении последствий внедрения GMBM на основе CORSIA остаются в силе. В частности, мы полагаем, что предлагаемый вариант внедрения GMBM на основе CORSIA увеличит абсолютные темпы роста эмиссии CO₂ на глобальном уровне. При этом внедрение CORSIA будет способствовать снижению уровня безопасности полётов, в особенности в развивающихся странах, что произойдёт в силу замедления технологического развития отрасли по причине оттока из неё значительных финансовых средств.

Мы также в очередной раз хотели бы подчеркнуть нашу озабоченность в отношении глобальной желательной цели углеродно-нейтрального прироста после 2020 года ввиду ее нереалистичности при отсутствии какого-либо научного обоснования необходимости достижения этой желательной цели, что косвенно признается в пункте 3 постановляющей части резолюции.

В этой связи делегация Российской Федерации хотела бы информировать Ассамблею о своём несогласии с редакцией параграфа 14 преамбулы, а также с редакцией пунктов 5, 9 g), 11,18, 20 и 21 постановляющей части резолюции. Исходя из этого Российская Федерация не находит возможным заявить о своём участии в предлагаемом варианте внедрения Глобальной схемы рыночных мер. В частности, мы отмечаем наши оговорки в отношении следующих положений:

1. Преамбула (параграф 14)

Принимая во внимание, что резолюция приветствует "...принятие Парижского соглашения в рамках РКИК ООН...", текст параграфа 14 преамбулы, по нашему мнению, следовало бы изложить следующим образом:

"*принимая во внимание, что РКИК ООН и Парижским соглашением предусматриваются механизмы, такие как механизм чистого развития (МЧР), и создание нового рыночного механизма в рамках механизма для содействия сокращению выбросов парниковых газов для достижения определяемых на национальном уровне вкладов (NDC) Парижского соглашения для содействия сокращению эмиссии ПГ. в целях обеспечения при одновременном стимулировании устойчивого развития, которое в особенности приносит пользу развивающимся государствам, как это определено в статье 6 Парижского соглашения;*"

2. Пункт 5 постановляющей части

В отсутствие предсказуемых результатов внедрения CORSIA, как в отношении достижения экологических целей, так и степени её негативного воздействия на обеспечение устойчивого развития отрасли и на уровень безопасности полётов, в особенности в развивающихся странах, мы полагаем, что экспериментальная и 1-я фаза внедрения CORSIA должны допускать возможность концептуального пересмотра подхода к внедрению GMBM на любом из этапов её внедрения. В этой связи, как мы полагаем, пункт 5 следовало бы изложить в следующей редакции:

"5. *постановляет* приступить к выполнению экспериментального и первого этапа внедрения глобальной системы PM в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в целях качества одного из возможных вариантов решения проблемы любого годового прироста объёмов совокупной эмиссии CO₂ международной гражданской авиации (т. е. рейсы

гражданской авиации, вылетающие из одной страны и прибывающие в другую страну), превышающих уровни 2020 года, с учётом особых условий и соответствующих возможностей;"

Исходя из вышеизложенного, мы полагаем уместным дополнить текст резолюции следующим новым параграфом:

"5 bis. *просит* Совет продолжить исследовать другие варианты внедрения GMBM, которые в максимально возможной степени соответствовали бы *Руководящим принципам разработки и реализации рыночных мер (PM) для международной авиации*, изложенным в Приложении к резолюции 22/1. и выполнить сравнительный анализ их преимуществ и недостатков по отношению к CORSIA. а также вынести на рассмотрение 40-й сессии Ассамблеи ИКАО отчёт о результатах такого сравнительного анализа с целью принятия возможных корректирующих действий для сценария внедрения GMBM."

3. Пункт 9 g) постановляющей части

Очевидно, что периодический анализ внедрения CORSIA должен, помимо прочего, включать в себя оценку соответствия *Руководящим принципам разработки и реализации рыночных мер (PM) для международной авиации*, изложенным в Приложении к резолюции 22/1. В этой связи пункт 9 (g) следует изложить в следующей редакции:

"g) начиная с 2022 года Совет будет каждые три года проводить анализ внедрения CORSIA на предмет её соответствия *Руководящим принципам разработки и реализации рыночных мер (PM) для международной авиации*, в том числе её влияния на рост международной авиации, что должно служить важной основой для рассмотрения Советом необходимости внесения коррективов в очередной этап или цикл обеспечения соблюдения условий и в соответствующих случаях подготовки рекомендаций Ассамблее относительно таких коррективов для принятия решения;"

4. Пункт 11 постановляющей части

В соответствии с положениями главы 6 Парижского соглашения компенсационные обязательства государств основываются на вкладах, определяемых на национальном уровне. В этой связи, по нашему мнению, пункт 11 должен быть изложен в следующей редакции:

"11. *постановляет*, что ежегодный объём эмиссии CO₂, подлежащий ожидаемой компенсации эксплуатантом воздушных судов на добровольной основе в рассматриваемом году с 2021 года, в ходе выполнения экспериментального и первого этапов внедрения CORSIA рассчитывается каждый год на основе вкладов, определяемых на национальном уровне индивидуально каждым участвующим государством, или рассчитываются следующим образом..."

5. Пункт 18 постановляющей части

Как было упомянуто ранее, анализ CORSIA "во избежание необоснованного экономического бремени на международную авиацию" должен, помимо прочего,

включать в себя оценку на предмет соответствия *Руководящим принципам разработки и реализации рыночных мер (РМ) для международной авиации*, изложенным в Приложении к резолюции 22/1. В этой связи, по нашему мнению, пункт 18 должен быть изложен в следующей редакции:

"18. *постановляет*, что, начиная с 2022 года, Совет каждые три года проводит периодический анализ CORSIA для рассмотрения Ассамблеей в целях, указанных в п. 9 g) выше, и с тем, чтобы ~~её действие~~ *избежать необоснованных рисков нанесения существенного ущерба устойчивому развитию международного авиационного сектора и экологической действенности данной системы, включая аспекты безопасности полётов, авиационной безопасности и недобросовестной конкуренции, а также оценку экологической эффективности CORSIA для последующего рассмотрения Ассамблеей ИКАО вопроса о целесообразности продолжения её применения.* Помимо прочего, это будет включать..."

6. Пункт 20 постановляющей части

Согласно статье 37 главы VI *Конвенции о международной гражданской авиации* вопросы, связанные с MRV, единицами эмиссии и реестрами эмиссии, не относятся к вопросам "...касающимся воздушных судов, персонала, воздушных трасс и вспомогательных служб" и поэтому Международными стандартами, Рекомендуемой практикой и процедурами они не охватываются. Следовательно, Конвенция не наделяет ИКАО полномочиями на разработку SARPS в отношении MRV, единиц эмиссии и реестров эмиссии. В этой связи поручение Совету "разработать SARPS" по внедрению системы MRV в рамках CORSIA, включая упрощённые процедуры MRV, не является корректным, и соответствующие упоминания SARPS в тексте пункта 20 должны быть удалены.

7. Пункт 21 постановляющей части

Следует отметить, что Совет ИКАО никогда не обсуждал и не принимал каких-либо решений в отношении "винтажа, отвечающего критериям, и временных рамок" применительно к единицам эмиссии, сформированным в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН и Парижского соглашения. Более того, термин "винтаж" не упоминается и не рассматривается прямо или косвенно ни в одном из этих документов ООН. По этой причине, текст "...винтажа, отвечающего критериям, и временных рамок" должен быть исключён из пункта 21 постановляющей части резолюции."

38. Делегат Венесуэлы (Боливарианской Республики) озвучил сделанную его государством оговорку в отношении пп. 3, 4 и 5 постановляющей части резолюции 22/2, касающейся глобальной желательной цели CNG2020, которая была согласована с ранее сделанными этим государством оговорками. Следующий полный текст оговорки, сделанной Венесуэлой (Боливарианской Республикой), был позднее представлен в письменном виде Генеральному секретарю:

"Имею честь представить официальную оговорку в отношении пункта 6 постановляющей части резолюции 22/1 "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата*" и пп. 3, 4 и 5 постановляющей части резолюции 22/2 "*Сводное заявление о*

постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)". Обе резолюции были приняты на 39-й сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации (ИКАО), которая проходила в Монреале (Канада) с 26 (27) сентября по 7 (6) октября текущего года и в которой участвовал Национальный институт гражданской авиации (INAC) Боливарианской Республики Венесуэла. Указанная оговорка подробно изложена ниже.

Боливарианская Республика Венесуэла, осуществляя свою экосоциалистическую экономическую модель производства, привержена охране окружающей среды и является участником общемировой борьбы с угрозой изменения климата, осуществляя меры и программы, включенные в общенациональный план "Второй социалистический план экономического и социального развития страны на 2013–2019 годы" и разработанные с учетом экологических прав, закрепленных в Конституции Боливарианской Республики Венесуэла. В Конституции говорится, что "каждое поколение имеет право и обязано охранять и сохранять окружающую среду для своего блага и блага будущих поколений".

Предусматриваемые меры включают разработку национального плана смягчения последствий и национального адаптационного плана, посвященных влиянию изменения климата и нацеленных, в частности, на уменьшение эмиссии CO₂ по крайней мере на 20 % к 2030 году. Предусматриваемые меры включают следующее: создание и содержание компенсационных лесов в рамках агролесомелиоративной системы; использование природного газа; создание компании по повторной переработке; эффективное и рациональное использование энергии; сокращение потребности в добыче сырьевых материалов; уменьшение эмиссии, связанной с промышленной деятельностью; информационно-просветительская деятельность; привлечение населения и социально-экологическое обучение методам решения проблемы изменения климата.

Принимая во внимание вышесказанное, мы излагаем позицию Венесуэлы по пункту 22 повестки дня *"Охрана окружающей среды. Международная авиация и изменение климата"* и представляем оговорки в отношении вышеупомянутых документов, начиная с резолюции 22/1, представленной в рабочем документе A39-WP/461 (Исполнительный комитет [EX]) *"Проект текста доклада по пункту 22 повестки дня"* (Раздел об изменении климата, не включающий вопрос глобальной системы рыночных мер). Наша позиция приводится ниже.

"6. *далее 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;"

Как отмечалось выше, в Боливарианской Республике Венесуэла осуществляются разнообразные меры и стратегии в сфере рационального природопользования и она разделяет общемировое стремление к реализации стратегии развития гражданской авиации без увеличения объема эмиссии углерода. Однако представляется, что установленных сроков, а именно четырех лет, недостаточно для создания устойчивых стратегий и реализации необходимых планов и мер по успешному уменьшению эмиссии CO₂ для достижения цели удержания глобальной нетто-эмиссии углерода в отрасли международной авиации на том же уровне.

Принимая во внимание вышесказанное, Венесуэла подтверждает свою приверженность принципам Конвенции об изменении климата, конкретному мандату в отношении сокращения эмиссии и признанию существования различий между обязательствами развитых стран и развивающихся стран в части обязательств в отношении ограничения и уменьшения объемов эмиссии. Важно учитывать возможные последствия применения рыночных мер (PM) для развивающихся стран и их торговли. Глобальная цель уменьшения эмиссии или поддержания ее на том же уровне, начиная с 2020 года, не означает игнорирования принципа общей, но дифференцированной ответственности. По этой причине Боливарианская Республика Венесуэла представляет свою оговорку по данному вопросу.

Наша оговорка в отношении резолюции 22/2 *"Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (PM)"*, содержащейся в рабочем документе A39-WP/462 (Исполнительный комитет [EX]) *"Проект текста доклада по пункту 22 повестки дня"* (Раздел, касающийся глобальной системы рыночных мер) касается следующего:

"3. также признает, что несмотря на этот прогресс, экологические выгоды, достигаемые за счет авиационных технологий, эксплуатационных усовершенствований и устойчиво производимых альтернативных видов топлива, могут не обеспечить достаточного сокращения эмиссии CO₂ в условиях растущего объема международного воздушного движения в сроки, установленные для достижения глобальной желательной цели удержания глобальной нетто-эмиссии CO₂ международной авиации, начиная с 2020 года, на том же уровне;

4. подчеркивает роль глобальной системы PM, дополняющей более широкий пакет мер для достижения глобальной желательной цели, не налагая при этом необоснованного экономического бремени на международную авиацию;

5. постановляет внедрить глобальную систему PM в виде системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA) в целях решения проблемы любого годового прироста объемов совокупной эмиссии CO₂ международной гражданской авиации (т. е. рейсы гражданской авиации, вылетающие из одной страны и прибывающие в другую страну), превышающих уровни 2020 года, с учетом особых условий и соответствующих возможностей;"

Под рыночными мерами (PM) понимаются дополнительные механизмы, предназначенные для достижения установленного уменьшения эмиссии, поэтому их внедрение в международной гражданской авиации является для государств факультативным. Эти меры не гарантируют устойчивого развития международной

гражданской авиации; они лишь являются мерами, подверженными колебаниям международной финансовой системы. Мы считаем, что реализация РМ, несмотря на то что их изначальная цель заключается в ограничении эмиссии, не приведет к уменьшению эмиссии в государствах; напротив, они позволят легитимизировать покупку права засорять атмосферу, допуская существование международных рынков CO₂ с учетом экономического потенциала государств, что непосредственно скажется на состоянии планеты.

По вышеперечисленным причинам мы выступаем против применения этих мер в рамках системы компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), поскольку этот рыночный механизм противоречит целям и задачам недопущения выброса в атмосферу парниковых газов (ПГ) международной авиацией, что не соответствует принятым Венесуэлой обязательствам и политике, изложенным, как отмечалось ранее, в общенациональном плане "Второй социалистический план экономического и социального развития страны на 2013–2019 годы", который ориентирован на сохранение нашей планеты. Загрязнение может нанести непоправимый вред во всем мире, и с ним необходимо надлежащим образом и ответственно бороться всем государствам, подписавшим Парижское соглашение под эгидой Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата; по этой причине мы настоятельно предлагаем разработать альтернативные меры, учитывающие настоятельную необходимость уменьшения загрязнения во всемирном масштабе.

Принимая во внимание вышесказанное, Боливарианская Республика Венесуэла, исходя из своих обязанностей и ответственности в части сохранения нашей планеты для будущих поколений, поддерживает принятие стратегий, позволяющих достичь желательных целей уменьшения эмиссии в секторе международной авиации и основанных на совершенствовании технологий, топлива, организации воздушного движения, инфраструктуры и создании топливных добавок, улучшающих качество топлива. Она поддерживает такие стратегии, позволяющие добиться реального сокращения объемов эмиссии ПГ и предотвратить в ближайшем будущем невосполнимый ущерб от изменения климата."

Поздравительные выступления

39. Заявив, что этот момент является историческим для ИКАО, поскольку принятие резолюции 22/2 о глобальной системе РМ окажет значительное влияние на авиационный сектор и мировые экономики, делегат Испании подчеркнул, что это решение пленарного заседания представляет собой большой шаг вперед для ИКАО по сравнению с другими Ассамблеями. Поэтому он в первую очередь выразил признательность Совету и его Президенту, а также Председателю Ассамблеи. Затем делегат Испании поблагодарил все делегации за их конструктивный подход и дух компромисса, проявленные ими в предшествовавшие дни и месяцы. Он также выразил признательность представителям отрасли и неправительственным организациям (НПО) за неоценимое сотрудничество в ходе работы.

40. Отметив, что его государство очень гордится проделанной работой по введению глобальной системы РМ и сотрудничеством со всеми делегациями в ходе этой работы, делегат Испании подчеркнул, что, несмотря на общие усилия, предпринятые в течение последних восьми лет, все понимают, что в ближайшие восемь или более лет предстоит сделать еще очень многое для внедрения CORSIA. Указав на важность пути, предстоящего Организации после принятия резолюции 22/2, он процитировал следующие слова из стихотворения испанского поэта XX века Антонио Мачадо: "Caminante, no hay camino, se hace camino al andar." (которые переводятся как "Путник, твоя дорога только след за твоей спиной").

41. Делегат Бразилии отметила, что с начала переговоров в ИКАО ее государство стремилось вносить конструктивный вклад во все обсуждения, касающиеся внедрения глобальной системы РМ с целью компенсации и ограничения эмиссии международной гражданской авиации. Бразилия является членом Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) и принимала активное участие в совещаниях Консультативной группы Совета по вопросам охраны окружающей среды (EAG), на которых рассматривалась проблема эмиссии в последние два года. Кроме того, Бразилия участвовала в обоих раундах проведенных ИКАО Глобальных диалогов в сфере авиации (GLAD) по вопросу РМ. Когда переговоры, как казалось, зашли в тупик, Бразилия предложила основные принципы подхода, основанного на маршруте, который стал одним из оснований утвержденной глобальной системы РМ.

42. Делегат Бразилии отметила, что, начиная с первого дня, ее государство хотело видеть прогресс в ходе решения данного вопроса и включилось в работу по достижению этой цели. С самого начала Бразилия не пыталась продвигать позицию, благоприятную исключительно для развивающихся стран. Конечно, она твердо уверена в том, что беспокойство таких государств должно непременно приниматься во внимание. Однако она никогда не упускала из виду необходимость в достижении соглашения, которое будет учитывать интересы всех государств. Как всем известно, международная гражданская авиация представляет собой взаимозависимую систему, в которой общий успех в значительной степени зависит от силы каждого отдельного участника. По мнению Бразилии, очень важно, чтобы механизм покупки единиц эмиссии в рамках глобальной системы РМ учитывал развитие событий в РКИК ООН и статью 6 Парижского соглашения, которое в скором времени вступит в силу. В этой связи Бразилия приветствовала решение о рассмотрении вопроса единиц эмиссии, сформированных в рамках механизмов, созданных под эгидой РКИК ООН, таких как механизм чистого развития (МЧР) и механизм устойчивого развития, которые должны автоматически допускаться для использования в глобальной системе РМ (CORSIA) (ср. п. 21 постановляющей части резолюции 22/2 Ассамблеи).

43. Ссылаясь на п. 2.9 документа WP/233, представленного ее государством, делегат Бразилии вновь подчеркнула, что "любая передача единиц [эмиссии] из достигнутых в Бразилии результатов сокращения эмиссии должна производиться с предварительного и информированного согласия федерального правительства [Бразилии]". 100-процентное секторальное участие является одним из основополагающих принципов изначально предложенного Бразилией подхода, основанного на маршруте. Он был представлен в качестве средства уменьшения различий, позволяющего избежать дискриминации. Некоторые государства отстаивали идею о необходимости движения системы в сторону расширения индивидуального участия на поздних этапах. Бразилия все еще имеет сомнения в отношении данного вопроса, однако готова пойти на компромисс и принять результат достигнутого соглашения. Она глубоко убеждена в том, что статья, касающаяся периодического пересмотра CORSIA (п. 18 постановляющей части резолюции 22/2 Ассамблеи), должна эффективно использоваться в качестве средства устранения потенциальных искажений, которые могут возникнуть в будущем, особенно в связи с влиянием распространения компенсационных обязательств на быстро растущие рынки. Бразилия также выразила мнение, что изменение климата является очень важной проблемой, требующей надлежащего решения, и что наилучшим ее решением является введение единого глобального режима. В заключение, выразив уверенность в том, что ИКАО и ее Совет будут иметь возможность и желание отреагировать на касающиеся будущей работы вопросы каждого государства, вызывающие их обеспокоенность, Бразилия заявила о своей готовности поддержать и полностью поддержала глобальную схему РМ.

44. Отметив, что Председатель Ассамблеи и Президент Совета проявили выдающиеся лидерские качества в процессе работы, делегат Бразилии поздравила и поблагодарила их. ИКАО

сделала в этот день огромный шаг вперед, вводя в действие глобальную систему РМ (CORSIA), направленную на решение проблемы эмиссии углерода международной гражданской авиацией. Бразилия поздравила Организацию с выполненной работой и выразила готовность участвовать в сложной предстоящей работе.

45. Выступая от имени гражданского общества, наблюдатель от Международной коалиции за устойчивую авиацию (ИКСА) признал важность только что произошедшего события и поблагодарил ИКАО и ее государства-члены за все их усилия по созданию глобальной системы РМ, а также за дух компромисса и энтузиазм, продемонстрированные многими в отстаивании необходимости решения проблемы изменения климата и достижения более широких целей Парижского соглашения. Осознавая, что предстоит выполнить еще много работы на этапе внедрения системы в течение ближайших десятилетий для того, чтобы привести авиационный сектор в соответствие с целями Парижского соглашения, гражданское общество признает, что был дан старт важному процессу и что ИКАО и ее государства-члены воспользовались этой возможностью. Оно с нетерпением ожидает сотрудничества с ИКАО в ближайшие годы в деле фактического внедрения глобальной системы РМ.

46. От имени авиакомпаний мира наблюдатель от Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА) одобрил только что принятое историческое решение Ассамблеи о внедрении глобальной системы РМ для международной авиации (CORSIA) и выразил благодарность и уважение за мужество и лидерство, проявленные государствами – членами ИКАО на 39-й сессии Ассамблеи. Он подчеркнул, что они предоставили отрасли решающее средство в общей корзине мер для борьбы с изменением климата, включающей глобальную систему РМ в качестве дополнения к усилиям отрасли в области разработки и совершенствования технологий; внедрение устойчиво производимых альтернативных видов топлива; повышение эффективности операций; и обеспечение доступа к достаточному и эффективному инфраструктурному потенциалу. Наблюдатель от ИАТА подчеркнул, что, достигнув этого важнейшего соглашения, государства – члены ИКАО четко продемонстрировали миру, что отрасль гражданской авиации находится в авангарде изменений и может продолжать обеспечивать безопасные и надежные воздушные перевозки по всему миру, соблюдая принципы устойчивого развития, и, таким образом, имеет право на рост в будущем. Они продемонстрировали миру свою лидирующую роль тем, что впервые целая отрасль взяла на себя твердые обязательства по борьбе с изменением климата. После долгого ожидания такого соглашения сегодня отрасль выражает одобрение лидирующей роли государств – членов ИКАО.

47. Наблюдатель от ИАТА отметил, что после завершения Ассамблеи предстоит выполнить еще много работы: договориться о способах мониторинга, отчетности и верификации (МОВ) данных об эмиссии и их внедрении на справедливой и прозрачной основе, признавая многочисленные усилия авиакомпаний, уже предпринявших решительные шаги по повышению своей топливной эффективности; а также договориться о четких критериях пригодности единиц эмиссии для использования в рамках CORSIA, обеспечив существование достаточного рынка для удовлетворения будущих потребностей эксплуатантов воздушных судов в компенсационных кредитах по доступным ценам. Он подчеркнул, что, несмотря на отсутствие простых задач, отрасль готова работать совместно с ИКАО, ее государствами-членами и гражданским обществом над эффективным внедрением CORSIA и предоставлением необходимой поддержки и помощи по наращиванию потенциала, чтобы содействовать ИКАО в ее достойных усилиях по учету интересов каждой страны в этом процессе.

48. В заключение наблюдатель от ИАТА выразил искреннюю благодарность Президенту Совета д-ру Олумуива Бенарду Алиу и его предшественнику г-ну Роберто Кобе

Гонсалесу за их неустанное руководство и решимость в подведении всех присутствующих к данному историческому моменту. Участники будут покидать Монреаль по завершении этой очень памятной 39-й сессии Ассамблеи с чувством глубокого удовлетворения от достигнутого и четким планом действий отрасли, который позволит ей продолжать вносить вклад в развитие, процветание и благосостояние планеты за счет дальнейшего развития воздушного транспорта на подлинно устойчивой основе. Он поблагодарил Председателя Ассамблеи за его чуткое руководство Ассамблеей и государства-члены за то, что сделали возможным наступление этого исторического момента.

49. Наблюдатель от Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) отметила, что ИКАО, приняв сегодня две важные резолюции 22/1 и 22/2 об изменении климата и глобальной системе РМ, продемонстрировала яркий образец международного сотрудничества и лидерства и послала очень мощный и четкий сигнал касательно возможности и готовности международной авиации принимать меры против изменения климата. Отметив, что у РКИК ООН есть и другие потрясающие новости, которыми она хотела бы поделиться с Ассамблеей, она заявила, что условия вступления в силу Парижского соглашения были выполнены в предыдущий день, 5 октября 2016 года. Система слежения секретариата РКИК ООН показала, что на сегодняшний день на 74 стороны, которые ратифицировали, приняли и утвердили Соглашение, приходится более 55 % мировой эмиссии парниковых газов. Этот показатель включает как страны с наибольшим, так и страны с наименьшим объемом эмиссии, а также наиболее богатые и наиболее уязвимые страны. Вступление Парижского соглашения в силу должно состояться всего через 30 дней (4 ноября 2016 года) в преддверии 22-й сессии Конференции участников РКИК ООН (COP22) (Марракеш (Марокко), 7–18 ноября 2016 года).

50. Наблюдатель от РКИК ООН напомнила, что исполнительный секретарь РКИК ООН г-жа Патрисия Эспиноса, которая присутствовала на Ассамблее на прошлой неделе, заявила: "Это поистине исторический момент для людей всего мира. Две ключевые пороговые величины, необходимые для того, чтобы Парижское соглашение о противодействии изменению климата стало правовой реальностью, теперь достигнуты. Скорость, с которой страны сделали возможным вступление Парижского соглашения в силу, является беспрецедентной в новейшем опыте международных соглашений и служит мощным подтверждением важности, придаваемой нациями борьбе с изменением климата, и осознания возможностей, открываемых Парижским соглашением. Прежде всего, его вступление в силу предвещает безотлагательную, ускоренную реализацию мер в области климата, необходимых в настоящее время для того, чтобы сделать мир лучшее и безопаснее, а также содействовать выполнению целей в области устойчивого развития. Кроме того, оно вновь делает неотложными многие вопросы, разрабатываемые правительствами в целях обеспечения полной реализации Соглашения. В их число входит подготовка руководства по реализации Соглашения и вопрос о том, как международное сотрудничество и значительно более крупные финансовые потоки могут ускорить выполнение и расширить масштаб национальных планов действий по борьбе с изменением климата."

51. Наблюдатель от РКИК ООН отметила, что вступление Парижского соглашения в силу 4 ноября 2016 года вызовет ряд важных последствий для процесса РКИК ООН, включая учреждение руководящего органа Соглашения, известного как Конференция участников конвенции, действующая в качестве совещания Сторон Парижского соглашения (КСС). Поскольку обратный отсчет времени до вступления Соглашения в силу официально начался, КСС состоится в ходе предстоящей конференции COP22. Ее точные даты будут объявлены в ближайшие дни. Наблюдатель от РКИК ООН отметила, что вступление в силу Парижского соглашения подчеркивает первостепенную важность работы, проделанной ИКАО в области борьбы с изменением климата, а также в отношении дальнейших шагов, которые отражены в двух

важнейших резолюциях 22/1 и 22/2 об изменении климата и о глобальной системе РМ, принятых Ассамблеей ИКАО на данном заседании. Она с нетерпением ожидала представления этого значительного итога Ассамблеи ИКАО на Конференции COP22 в Марракеше (Марокко).

52. Напомнив, что в своей вступительной речи перед Ассамблеей во вторник, 27 сентября 2016 года, он отметил, что данная Ассамблея станет площадкой для принятия смелых решений, Президент Совета подчеркнул, что принятие резолюции 22/1 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Изменение климата" и резолюции 22/2 "Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды. Глобальная система рыночных мер (РМ)" пленарным заседанием является таким смелым решением. Он вновь заявил, что это поистине исторический момент.

53. Президент Совета воспользовался данной возможностью, чтобы поблагодарить все государства – члены ИКАО за их неустанную работу в течение последних трех лет, приведшую к нынешнему результату. Он также поблагодарил представителей авиационной отрасли и гражданского общества, которые также принимали активное участие в работе. В частности, Президент Совета выразил признательность членам Совета и членам САЕР, а также всем остальным участникам процесса, а именно: председателю и членам Консультативной группы Совета по вопросам охраны окружающей среды (EAG); председателю и членам Группы высокого уровня по глобальной системе РМ (HLG-GMBM); участникам Совещания высокого уровня по глобальной системе РМ (HLM-GMBM); участникам совещания неофициальной группы "Друзья Президента"; а также всем тем, кто присутствовал на двух раундах GLAD по вопросу РМ. Кроме того, Президент Совета выразил признательность всем государствам-членам, в которых были проведены неофициальные двусторонние и/или многосторонние консультации по вопросу глобальной системы РМ.

54. Президент Совета также выразил признательность членам Секретариата, чья неустанная работа сделала возможным сегодняшний результат.

55. Наконец, Президент Совета выразил признательность Председателю Ассамблеи и всем избранным должностным лицам, а именно заместителям Председателя Ассамблеи и председателям комиссий, а также председателям и генеральным секретарям региональных групп, участвовавшим во всех переговорах в течение прошедшей недели.

56. В заключение Президент Совета подчеркнул, что ИКАО вновь продемонстрировала, что международная авиация всегда оказывается на высоте положения, когда перед ней встает сложная задача. Тот факт, что международная гражданская авиация стала первым глобальным сектором, принявшим такую глобальную систему РМ, красноречиво говорит об уровне профессионализма, а также о духе консенсуса и компромисса, которые были присущи ИКАО с момента ее основания 72 года назад. Заявив, что только международная гражданская авиация и только ИКАО могли предпринять такие шаги, Президент Совета подчеркнул, что слава принадлежит государствам – членам ИКАО, и поблагодарил их за то, чего Ассамблея смогла добиться в этот день.

Передача Председателю Ассамблеи полномочий на утверждение протоколов пленарных заседаний

57. Пленарное заседание передало Председателю полномочия утверждать от имени заседания протоколы 39-й сессии Ассамблеи.

Церемония подписания протоколов, изменяющих статьи 50 а) и 56 Конвенции о международной гражданской авиации

58. В соответствии с резолюциями 12/1 и 13/1, принятыми 4-м пленарным заседанием (P/4) 1 октября 2016 года, тексты протоколов поправок на шести языках к статье 50 а) и статье 56 Конвенции о международной гражданской авиации, касающихся увеличения членского состава, соответственно, Совета с 36 до 40 и Аэронавигационной комиссии (АНК) с 19 до 21, были затем подписаны Председателем Ассамблеи и Генеральным секретарем. Было отмечено, что в резолюциях 12/2 и 13/2, также принятых на 4-м заседании (P/4), Ассамблея рекомендовала всем Договаривающимся государствам незамедлительно ратифицировать указанные два протокола, чтобы они могли как можно быстрее вступить в силу.

Выражение признательности

Заключительное выступление Генерального секретаря

59. Генеральный секретарь подчеркнула, что для нее было большой честью выступать в качестве первого Генерального секретаря – женщины на 39-й сессии Ассамблеи ИКАО. Отметив, что на этой Ассамблее был выполнен на 30 % больший объем работы, чем на любом из предшествующих совещаний подобного рода, она подчеркнула, что это стало возможным только благодаря самоотдаче и энтузиазму всех делегаций.

60. Затем Генеральный секретарь выразила глубокую признательность Председателю 39-й сессии Ассамблеи г-ну Азаруддину Абдуле Рахману (Малайзия), а также заместителям Председателя и председателям комитетов и комиссий, которые обеспечивали работу Ассамблеи. Кроме того, она поблагодарила Секретариат ИКАО, многие сотрудники которого работали и по ночам, и в выходные дни не только в течение последних двух недель, но и в период подготовки к данному мероприятию.

61. Генеральный секретарь отметила, что, как подчеркивали Президент Совета д-р Олумуива Бенард Алиу, Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций (ООН) Пан Ги Мун и многие другие в начале совещания, взоры всего мира были направлены на ИКАО в течение этих последних девяти дней. Одобрение Ассамблеей глобальной системы РМ для авиации оправдало их ожидания, став первым в истории решением такого рода, решением, которое сделало воздушный транспорт самой первой крупной отраслью, принявшей меры в отношении международной эмиссии на глобальном уровне. Те участники, которые ясно понимают и ценят важнейшую роль безопасных и надежных воздушных перевозок в содействии всеобщему миру, повышению экономического потенциала и достижении подлинно устойчивого всеобщего благосостояния, признают, что глобальная система РМ является сбалансированным, прагматичным и весьма полезным механизмом. Она будет служить важным новым средством содействия дальнейшему прогрессу в деле уменьшения эмиссии воздушного транспорта, где уже многого удалось добиться за счет технологических нововведений, модернизированных процедур и расширяющегося использования устойчиво производимых альтернативных видов топлива в рамках авиационной корзины мер. Генеральный секретарь подчеркнула, что правительства стран мира также смогли воспользоваться данной Ассамблеей, чтобы продемонстрировать силу своей решимости принимать меры в области климата, которая проявится в том, что свыше 85 % международных авиаперевозок будет охвачено глобальной системой РМ на самом раннем этапе в 2021 году.

62. Отметив тот факт, что в ходе данной Ассамблеи было рассмотрено множество других важных и неотложных вопросов, связанных с охраной окружающей среды, Генеральный секретарь сослалась на признание разработки ИКАО первого глобального Стандарта на сертификацию воздушных судов по эмиссии CO₂, а также на столь же новаторскую работу Организации по созданию нового Стандарта на эмиссию нелетучих твердых частиц (нЛТЧ). Она подчеркнула, что под руководством Ассамблеи ИКАО продолжит свою работу над новым Стандартом по шуму для будущих сверхзвуковых воздушных судов, развивая при этом успехи, достигнутые во всех аспектах проблемы авиационного шума, с использованием сбалансированного подхода ИКАО.

63. Генеральный секретарь упомянула в качестве еще одного важного итога Ассамблеи одобрение разработки ИКАО нового Глобального плана обеспечения авиационной безопасности (ГПАБ). Она подчеркнула, что в условиях постоянного эволюционирования угроз в неконтролируемой и контролируемой зонах, угроз кибербезопасности и других угроз и возросшей необходимости более тесного сотрудничества между местными, национальными и международными органами в противодействии этим угрозам очень важно, чтобы Ассамблея признала обязанность ИКАО обеспечить стратегическое лидерство. Генеральный секретарь особо отметила большую ценность продолжения одобрения Ассамблеей стратегии ИКАО в области программы идентификации пассажиров (TRIP), включая ее приоритетные задачи в части проездных документов, Директории открытых ключей (ДОК), оказания помощи и наращивания потенциала. Она отметила, что Ассамблея также поддержала цель ИКАО по созданию программы регионального планирования в области авиационной безопасности и упрощения формальностей для Ближнего Востока, аналогичной реализованной в рамках плана AFI SECFAL.

64. Отметив, что безопасность полетов, несомненно, остается главной сферой внимания ИКАО и мировой авиации, Генеральный секретарь подчеркнула, что в этой области также был достигнут значительный прогресс. Она отметила, что принятый Ассамблеей пересмотренный вариант Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГПП) включает адресованную правительственным и отраслевым партнерам дорожную карту, которая направлена на дальнейшее совершенствование подхода ИКАО к управлению безопасностью полетов. Генеральный секретарь подчеркнула, что очевидной целью также является развитие успеха более целенаправленной совместной деятельности в сфере безопасности полетов в рамках плана AFI ИКАО, и одобрение Ассамблеей новой стратегии ИКАО по готовности к чрезвычайным ситуациям поможет Организации быстрее реагировать в самые ответственные моменты.

65. В отношении планов и программ ИКАО в области аэронавигации Генеральный секретарь подчеркнула, что одобрение Ассамблеей пересмотренного варианта Глобального аэронавигационного плана (ГАНП) позволит Организации внести важные корректировки в модули блочной модернизации авиационной системы (ASBU). Отметив, что Ассамблея также поручила ИКАО продолжать повышать экологичность и эффективность полетов посредством навигации, основанной на характеристиках (PBN), и признала необходимость в проведении ИКАО 13-й Аэронавигационной конференции в 2018 году, она подчеркнула, что все вышеназванные решения способствуют выполнению текущих задач ИКАО по эффективному реагированию на значительный общесекторальный рост количества пассажиров и объемов воздушного движения.

66. Генеральный секретарь отметила, что Ассамблея также подтвердила свою поддержку ведущей роли ИКАО в реализации принципов и программ поддержки устойчивого экономического развития. Кроме того, была признана необходимость в разработке ИКАО нового глобального плана развития воздушного транспорта, а также в оформлении ИКАО международных соглашений в сфере либерализации доступа к рынку, грузовых авиаперевозок,

владения авиаперевозчиками и контроля над ними. Помимо этого, Ассамблея одобрила план действий ИКАО по адаптации и обновлению соответствующих прогнозов для обеспечения лучшей поддержки планирования развития людских ресурсов, что станет важным подспорьем для следующего поколения авиационных специалистов. Ассамблея также попросила ИКАО осуществлять более всесторонний обмен данными в рамках ее партнерских сетей в поддержку этих и других целей планирования, а также повышать уровень осведомленности о применяемых ИКАО основных принципах защиты интересов потребителей.

67. Генеральный секретарь отметила, что, несмотря на то что решительное одобрение государствами-членами вышеупомянутых инициатив ИКАО обеспечивает очень прочную основу для дальнейшей работы, необходимо также спросить, насколько хорошо ИКАО подготовлена для того, чтобы ее работа была эффективной и экономичной. К счастью, благодаря утверждению Ассамблеей бюджета Организации и принятию нового бизнес-плана ИКАО Организация может продолжить переориентацию своих ресурсов и стать еще более ответственным учреждением ООН. Она подчеркнула, что бизнес-план ИКАО будет непрерывно обновляться на основе системы управления эффективностью деятельности Организации, ключевых показателей эффективности (КПЭ) и реестра рисков. Генеральный секретарь подчеркнула, что благодаря использованию этого подхода, основанного на оценке рисков, а также другим основанным на эффективности изменениям корпоративной культуры ИКАО Организация будет иметь больше возможностей для отстаивания преимуществ для ИКАО и авиации и улучшения координации и отчетности по проектам технического сотрудничества. Она отметила, что этим глубоким преобразованиям во многом способствовали приверженность делу и вклад команды высшего руководства ИКАО, и они принесут существенную пользу продолжающейся работе ИКАО в рамках инициативы *"Ни одна страна не остается без внимания"*.

68. Генеральный секретарь подчеркнула, что ИКАО, действуя от имени государств-членов, также сможет достичь большего при меньших затратах за счет оптимизации глобальных партнерств в целях развития авиации (GPAD) и расширения своих усилий по мобилизации ресурсов для реализации не финансируемых из бюджета программ и оказания помощи государствам-членам путем облегчения доступа к финансированию. Также подчеркнув, что решение Ассамблеи об увеличении количества государств-членов, представленных в Совете ИКАО, и поддержка ею Аэронавигационной комиссии (АНК) положительно скажутся на деятельности Организации в последующие годы, она отметила, что это приведет не только к увеличению количества дипломатических и технических экспертов, вносящих вклад в работу этих уважаемых органов, но также будет способствовать географическому и культурному многообразию, отражаемому в их решениях.

69. Генеральный секретарь подчеркнула, что ИКАО также получит большие преимущества от сотрудничества в рамках множества новых соглашений о партнерстве и меморандумов о взаимопонимании (МОВ), подготовленных ИКАО в кулуарах Ассамблеи в дополнение к тем, которые были реализованы на Втором всемирном форуме ИКАО по вопросам авиации (IWAF/2). Она заявила, что ИКАО очень признательна за убедительное свидетельство важности ее роли, отраженное в этих многочисленных новых партнерствах.

70. В заключение Генеральный секретарь засвидетельствовала, что в 39-й сессии Ассамблеи ИКАО приняли участие свыше 2200 делегатов из 185 государств-членов и 56 делегаций-наблюдателей, что является наивысшим показателем за все время проведения Ассамблей Организации. Президент Совета д-р Олумуива Бенард Алиу и Генеральный секретарь с огромным удовлетворением отмечают такую высокую заинтересованность государств-членов и отрасли в работе ИКАО и признание и поддержку ими ее ведущей роли в мировой авиации.

71. Выразив надежду на новую встречу в Монреале или в соответствующих странах и регионах, Генеральный секретарь пожелала всем участникам счастливого пути домой и дальнейших успехов в решении всех задач, связанных с поддержкой уникальной глобальной авиационной сети.

72. От имени всех присутствующих делегатов делегат Канады выразил признательность за проделанную Секретариатом превосходную работу как в преддверии, так и во время Ассамблеи. Всем известно, что Секретариат работал бесчисленное количество часов, и эта работа высоко оценена, поскольку она способствовала успешным итогам Ассамблеи, как отметила Генеральный секретарь. Делегат Канады выразил искреннюю благодарность Секретариату.

73. Генеральный секретарь воспользовалась этой возможностью, чтобы, в свою очередь, поблагодарить Канаду как принимающее государство за предоставление необходимой поддержки и принятие требуемых организационных мер, которые сделали возможным успех Ассамблеи.

74. Выступая также от имени всех делегатов, делегат Франции очень тепло и искренне поблагодарил Председателя Ассамблеи за безукоризненное руководство их работой в течение последних девяти дней. Все высоко оценили спокойствие, умение и методичность, с которыми он вел заседания, а также их хороший темп. В то же время Председатель не колебался и при необходимости вежливо и с юмором поторапливал делегатов и предлагал ограничиваться существенными вопросами в своих выступлениях. Кроме того, он по мере необходимости выделял время для поиска компромиссов. Председатель превосходно контролировал время, что позволило закончить Ассамблею сегодня, с опережением графика, достигнув при этом замечательного успеха, а также способствовал многим другим достижениям в различных областях, рассмотренных Ассамблеей, о чем рассказала Генеральный секретарь.

75. Делегат Франции отметил, что в ходе сессии Ассамблеи Председатель в полной мере проявил свои дипломатические способности и в полном объеме и продуктивно использовал свой длительный опыт работы в ИКАО. Его командная работа в тандеме с Президентом Совета заслужила всеобщее восхищение.

76. Поблагодарив Президента Совета за личный вклад, неустанно вносимый в течение последних трех лет в развитие переговоров по глобальной системе РМ, делегат Франции подчеркнул, что все делегаты чрезвычайно признательны ему.

77. Делегат Франции подчеркнул, что в истории гражданской авиации, несомненно, будет отмечен этот день, в который Ассамблея приняла систему компенсации и сокращения выбросов углерода для международной авиации (CORSIA), и что имена Председателя Ассамблеи и Президента Совета будут всегда ассоциироваться с этим коллективным успехом. Это знаменательный день как для ИКАО, так и для всей планеты. Авиационный сектор может по праву гордиться тем, что он первым обеспечил себя таким механизмом компенсации увеличения эмиссии CO₂. Ввиду предстоящего вступления в силу Парижского соглашения Ассамблея достигла на прошедшей неделе значительного прогресса в деле защиты планеты в интересах будущих поколений. Дух Парижа, несомненно, дал себя почувствовать здесь, в Монреале, в эти последние девять дней.

78. Делегат Франции отметил, что гражданская авиация всегда ассоциировалась с прогрессом и оптимизмом, а также с духом приключений и открытости другим. Заявив, что Председатель Ассамблеи и Президент Совета в полной мере воплощают в себе эти ценности, которых придерживается и эта замечательная Организация, он подчеркнул, что они заслужили благодарность и восхищение всех делегатов.

79. Поблагодарив Председателя Ассамблеи, Президента Совета, Генерального секретаря и Секретариат за их колоссальные усилия, делегат Китая поздравил их с успешным завершением Ассамблеи. Отметив ценный вклад Президента Совета, он упомянул о значительном количестве времени и энергии, потраченных им в процессе достижения консенсуса по глобальной системе РМ. В качестве дуайена Совета делегат Китая воспользовался представившейся возможностью, чтобы также поблагодарить всех членов Совета, включая покинувших Организацию для принятия на себя других обязанностей, за их значительные усилия в этом отношении. Он подчеркнул, что под руководством действующего Президента д-ра Олумуива Бенарда Алиу и бывшего Президента г-на Роберто Кобе Гонсалеса Совет и Организация в целом предприняли громадные усилия по уменьшению авиационной эмиссии, что должно быть признано Ассамблеей.

Заключительное выступление Председателя Ассамблеи

80. Поблагодарив делегатов Франции и Китая за их теплые слова, Председатель Ассамблеи заявил, что исполнять обязанности Председателя на 39-й сессии Ассамблеи было для него большой честью, и у него навсегда останутся самые приятные воспоминания об этом. Отметив, что когда к нему впервые обратился Президент Совета и сообщил о том, что его кандидатура рассматривается на должность Председателя Ассамблеи, он отреагировал словами: "Что? Меня в Председатели?", он вспомнил, что, присутствуя на своей первой Ассамблее в качестве делегата Малайзии в 2007 году, он увидел, что кресло Председателя слишком велико для него, как в буквальном, так и в переносном смысле. Однако когда он приехал в Монреаль в августе 2016 года для участия в совещаниях неофициальной группы "Друзья Президента" и заседаниях Совета, он получил слова поддержки, которые высоко оценил. Одни желали ему удачи, подчеркивая, что это непростое дело, а другие говорили, что ему необходимо принять на себя обязанности Председателя Ассамблеи в интересах авиационной отрасли. Поэтому в интересах авиационной отрасли он с радостью согласился на выдвижение делегатом Мексики его кандидатуры на должность Председателя. Он поблагодарил почтенного министра транспорта Малайзии за его согласие, а также других членов делегации Малайзии за их понимание того, что ему необходимо было дистанцироваться от них после вступления в должность Председателя.

81. Отметив, что ежедневная работа в течение последних девяти дней была непростой, Председатель Ассамблеи упомянул, что он начинал работу каждый день в 8 часов утра, встречаясь с Президентом Совета и его сотрудниками, предоставлявшими ему документы Ассамблеи, с которыми ему предстояло работать в ходе заседаний текущего дня. Хотя темп работы был лихорадочным, стопка документов Ассамблеи становилась всё тоньше по мере того, как при сотрудничестве всех делегатов завершалось рассмотрение вопросов повестки дня.

82. Выразив признательность координатору Ассамблеи и Совета г-ну Эндрю Ларкосу за его работу, Председатель Ассамблеи напомнил, что он посетил ACS и встретился с сотрудниками, чьи усилия по обработке большого объема документов Ассамблеи и материалов докладов заслуживают восхищения. Он также поблагодарил письменных и устных переводчиков за проделанную ими работу, а также всех остальных сотрудников Секретариата за их поддержку.

83. Кроме того, Председатель Ассамблеи поблагодарил бывшего Президента Совета г-на Роберто Кобе Гонсалеса и бывшего Генерального секретаря г-на Раймона Бенжамена за поддержку, воодушевление, мудрость и знания, которые они передавали ему при каждой встрече за последние две недели и которые помогли ему выполнить свои обязанности.

84. Председатель Ассамблеи также выразил благодарность председателям комиссий, чья уникальная способность направлять дискуссии по важнейшим для международной гражданской авиации вопросам при учете широкого круга интересов и мнений позволила подготовить хорошо сбалансированные и предметные доклады для пленарных заседаний. Он также поблагодарил Президента Совета, Генерального секретаря и секретаря Исполнительного комитета за их своевременные рекомендации и активную поддержку на всем протяжении работы Ассамблеи. Председатель Ассамблеи отметил в связи с этим, что они всегда охотно делились мнениями и опытом на заседаниях Исполнительного комитета и пленарных заседаниях, а также на отдельных заседаниях, что способствовало достижению Ассамблеей позитивных результатов. Подчеркнув, что он подружился с ними, так же как и с бывшим Президентом Совета и бывшим Генеральным секретарем, Председатель Ассамблеи подтвердил, что, как говорится в пословице, "друзья познаются в беде".

85. Председатель Ассамблеи затем поблагодарил заместителя директора по вопросам окружающей среды г-жу Джейн Хьюпи и ее сотрудников за их усилия по разработке глобальной системы РМ.

86. Отметив, что все присутствующие сыграли ключевую роль в обеспечении эффективности процесса принятия решений на Ассамблее, Председатель Ассамблеи заявил, что это является свидетельством проявленного государствами-членами стремления к диалогу и консенсусу. Подчеркнув трудность этого процесса, он указал, что, несмотря на различие взглядов и наличие вопросов, по которым не удалось достичь соглашения, было отранно видеть, как делегаты сидят за одним столом и обмениваются мнениями. Высоко оценивая открытость и профессионализм такого обмена, Председатель Ассамблеи подчеркнул, что всемирный форум, каким является ИКАО, существует именно для этого. Затем он поблагодарил делегатов на всех шести официальных языках Организации за их энтузиазм, понимание и решимость, благодаря которым 39-я сессия Ассамблеи стала одной из самых продуктивных и значительных за всю историю Ассамблей.

87. В заключение Председатель Ассамблеи поблагодарил правительство Канады, провинции Квебек и города Монреаля за их поддержку и гостеприимство в период Ассамблеи и на протяжении многих лет.

88. Затем Председатель Ассамблеи объявил 39-ю сессию Ассамблеи ИКАО закрытой. Заседание закончилось в 12:30.

ISBN 978-92-9258-194-7



9

789292

581947