

# ДЕЙСТВУЮЩИЕ РЕЗОЛЮЦИИ АССАМБЛЕИ

(по состоянию на 5 октября 2001 года)



*Опубликовано с санкции Генерального секретаря*

**МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

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

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящий документ содержит тексты всех резолюций Ассамблеи ИКАО, действовавших на момент закрытия 33-й сессии (сентябрь/октябрь 2001 года).

Документ состоит из десяти частей, семь из этих частей имеют несколько подразделов (части и подразделы указаны в оглавлении). Текст каждой резолюции помещен в соответствующих части или подразделе. Когда резолюция или часть резолюции относится к нескольким частям или подразделам, полный текст резолюции приводится там, где это считается наиболее уместно, а в других частях или подразделах указаны только ее номер и заглавие.

Настоящий документ, помимо текстов действующих резолюций (части I–X включительно), содержит:

- список резолюций или их частей, утративших силу (добавление А);
- список резолюций, полученных в результате сведения воедино, с указанием их источников (добавление В);

- список резолюций, которые были сведены воедино, с указанием полученной в результате резолюции (добавление С);
- предметный указатель действующих резолюций (добавление D);
- индекс действующих резолюций (добавление E).

Впервые резолюции на русском языке были приняты Ассамблеей на 19-й (чрезвычайной) сессии в 1973 году. Из этого следует, что русские тексты действующих резолюций, принятых этой сессией и всеми последующими сессиями, являются аутентичными. Секретариатом выполнен перевод на русский язык действующих резолюций, принятых всеми сессиями Ассамблеи, начиная с первой по восемнадцатую, а также заголовки утративших силу резолюций, перечень которых содержится в добавлении А.

Резолюции Ассамблеи на арабском языке были впервые приняты 24-й сессией Ассамблеи. Тексты всех резолюций, принятых на 24-й и последующих сессиях, на арабском языке являются аутентичными.

## ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>		<i>Страница</i>
<b>Часть I. Конституционные вопросы и вопросы общей политики .....</b>	<b>I-1</b>	Постоянная политика ИКАО, касающаяся незаконного вмешательства.....	VII-3
Конвенция о международной гражданской авиации .....	I-1	Прочие вопросы, относящиеся к незаконному вмешательству.....	VII-8
Члены ИКАО.....	I-9		
Организация и ее органы.....	I-10	<b>Часть VIII. Организация и персонал .....</b>	<b>VIII-1</b>
Постоянные правила процедуры Ассамблеи.....	I-17	Организационные вопросы.....	VIII-1
Отношения с Договаривающимися государствами.....	I-23	Общая кадровая политика.....	VIII-1
Взаимоотношения с международными организациями и другими органами.....	I-29	Набор и укомплектование штатов.....	VIII-1
Общая политика в отношении специальных программ.....	I-34	Назначение и продвижение по службе.....	VIII-3
		Разное .....	VIII-3
<b>Часть II. Аэронавигация .....</b>	<b>II-1</b>	<b>Часть IX. Языки и административное обслуживание .....</b>	<b>IX-1</b>
Аэронавигационная комиссия, ее вспомогательные органы, технические совещания и участие государств .....	II-1	Языки .....	IX-1
Технический секретариат .....	II-1	Административное обслуживание.....	IX-3
Постоянная политика и связанные с ней правила в области аэронавигации .....	II-1	<b>Часть X. Финансы .....</b>	<b>X-1</b>
Приложения, PANS и руководства .....	II-18	Финансовые положения .....	X-1
Региональные планы .....	II-18	Взносы .....	X-4
Осуществление региональных планов.....	II-18	Бюджеты .....	X-11
Программа работы в области аэронавигации.....	II-19	Фонд оборотных средств .....	X-13
Специальные программы .....	II-19	Задолженность по взносам .....	X-15
Летная годность и эксплуатация воздушных судов.....	II-24	Счета и ревизия .....	X-17
Выдача свидетельств личному составу и подготовка кадров .....	II-25	Разное .....	X-18
Расследование авиационных происшествий.....	II-27	<b>Добавление А .....</b>	<b>A-1</b>
Единицы измерения .....	II-27	Резолюции Ассамблеи, утратившие силу.....	A-1
Наземные средства, обслуживание и персонал.....	II-27	Список резолюций или их частей (не указанных в резолюциях A18-1, A21-1, A22-1, A23-1, A24-6, A26-6, A27-6, A29-4, A31-3, A32-4 и A33-6), утративших силу после 16-й сессии Ассамблеи.....	A-13
Технические меры, направленные против актов незаконного вмешательства .....	II-27	<b>Добавление В.....</b>	<b>B-1</b>
<b>Часть III. Воздушный транспорт.....</b>	<b>III-1</b>	Список резолюций, полученных в результате сведения воедино, с указанием их источников	
Постоянная политика в области воздушного транспорта .....	III-1	<b>Добавление С .....</b>	<b>C-1</b>
<b>Часть IV. Совместное финансирование.....</b>	<b>IV-1</b>	Список резолюций, которые были сведены воедино, с указанием полученной в результате резолюции	
<b>Часть V. Юридические вопросы .....</b>	<b>V-1</b>	<b>Добавление D .....</b>	<b>D-1</b>
<b>Часть VI. Техническое сотрудничество .....</b>	<b>VI-1</b>	Предметный указатель действующих резолюций	
<b>Часть VII. Незаконное вмешательство .....</b>	<b>VII-1</b>	<b>Добавление E.....</b>	<b>E-1</b>
Резолюции общего характера .....	VII-1	Индекс действующих резолюций	

## ЧАСТЬ I. КОНСТИТУЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ И ВОПРОСЫ ОБЩЕЙ ПОЛИТИКИ

### КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

#### A29-1. Празднование 50-летия ИКАО (1994)

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что 7 декабря 1994 года исполняется 50 лет со дня подписания в Чикаго Конвенции о международной гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что в преамбуле Конвенции о международной гражданской авиации отмечается, что "будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира...", и в статье 44 данной Конвенции указывается, что в задачу ИКАО входит "...разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

*принимая во внимание*, что Международная организация гражданской авиации, учрежденная Конвенцией о международной гражданской авиации, начиная с 1944 года успешно выполняет вышеупомянутые цели и задачи,

*принимая во внимание*, что желательно добиться полного признания значительного вклада гражданской авиации в социальное и экономическое благополучие народов мира,

*принимая во внимание*, что ИКАО в сотрудничестве с государствами и через свои региональные и международные организации продолжает проводить работу, направленную на то, чтобы развитие международной гражданской авиации и впредь способствовало обеспечению международного мира и развития,

1. *одобряет* разработку программы мероприятий, предусматривающей проведение 7 декабря 1994 года в Штаб-квартире ИКАО крупной конференции/заседания с выпуском соответствующих публикаций;

2. *настоятельно призывает* государства – члены ИКАО создавать национальные центры по осуществлению

программы мероприятий на национальном уровне, финансируемых из местных ресурсов, для празднования годовщины надлежащим образом;

3. *настоятельно призывает* государства – члены ИКАО в сотрудничестве с региональными бюро ИКАО разработать программу мероприятий, финансирование которых можно было бы обеспечить в рамках соответствующего региона;

4. *уполномочивает* Совет в сотрудничестве с Организацией Объединенных Наций и ее учреждениями провести мероприятия, которые подчеркивали бы роль гражданской авиации в их работе;

5. *объявляет* 7 декабря каждого года, начиная с 1994 года, Днем международной гражданской авиации и поручает Генеральному секретарю проинформировать об этом Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.

#### A4-3. Политика и программа в отношении изменения Конвенции

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что вторая сессия Ассамблеи поручила Совету изучить Конвенцию и представить Ассамблее в 1950 году предложения относительно ее изменения, а также подготовить план, включая график проведения такого исследования, и

*принимая во внимание*, что Совет и его вспомогательные органы уже провели глубокие исследования по этому вопросу и пришли к заключению, что по многим из предложенных поправок невозможно принять немедленно решение и что ни по одной из них не требуется какого-либо решения Ассамблеи в 1950 году, и

*принимая во внимание*, что Совет решил не рекомендовать каких-либо поправок Ассамблее в 1950 году и придерживался мнения, что Ассамблея в 1950 году не должна принимать каких-либо поправок к Конвенции,

*принимая во внимание*, что Совет запросил мнение Ассамблеи по некоторым принципиальным вопросам, методам и процедурам, которые изложены в части V доклада Совета относительно изменения Чикагской конвенции (A4-WP/20, P/7),

постановляет, что:

1. поправка к Конвенции может быть уместна, если удовлетворяется одно или оба из следующих условий:

- i) когда ее необходимость подтверждается опытом;
- ii) когда она явно желательна или полезна;

2. в ближайшем будущем не следует планировать общего пересмотра Конвенции;

3. изменение Конвенции должно осуществляться только путем внесения конкретной поправки;

4. статью 94 Конвенции следует сохранить в существующем виде;

5. настоящей Ассамблее не следует принимать никакой конкретной процедуры для включения в протоколы об изменении Конвенции;

6. настоящая резолюция не затрагивает обязанности Совета рассматривать в соответствии с настоящей резолюцией какую-либо конкретную поправку, вытекающую из предыдущих резолюций Ассамблеи или предложенную Договаривающимся государством или любым органом Организации, включая поправки (кроме касающихся статьи 94), представленные Совету до четвертой сессии Ассамблеи в соответствии с резолюцией А2-5 Ассамблеи, а также представлять Ассамблее предложения по ним;

7. Совету не следует выдвигать никаких предложений об изменении Конвенции для представления Ассамблее, если только, по мнению Совета, такая поправка не носит срочного характера;

8. любому Договаривающемуся государству, желающему предложить поправку к Конвенции, следует представить ее в письменном виде Совету по крайней мере за шесть месяцев до открытия сессии Ассамблеи, которой она должна быть представлена. Совет рассматривает любое такое предложение и рассылает его Договаривающимся государствам вместе со своими замечаниями или рекомендациями по крайней мере за три месяца до открытия сессии Ассамблеи.

**A1-3. Новая статья 93 bis**

**A8-1. Поправки к статьям 48 а), 49 е) и 61**

**A8-4. Поправка к статье 45**

**A13-1. Поправка к статье 50 а)**

**A14-5. Поправка к статье 48 а)**

**A17A-1. Поправка к статье 50 а)**

**A18-2. Поправка к статье 56**

**A21-2. Поправка к статье 50 а)**

**A22-2. Поправка, касающаяся аутентичного русского текста Конвенции**

**A23-2. Новая статья 83 bis**

**A25-1. Новая статья 3 bis**

**A27-2. Поправка к статье 56 Конвенции о международной гражданской авиации**

**A28-1. Поправка к статье 50 а)**

**A32-2. Поправка к Конвенции о международной гражданской авиации, касающаяся аутентичного китайского текста Конвенции**

**A16-16. Французский и испанский тексты Конвенции о международной гражданской авиации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что в резолюции А3-2 Совету предлагается принять меры в целях обеспечения Организации текстами Конвенции о международной гражданской авиации на французском и испанском языках исключительно для внутреннего пользования,*

*принимая во внимание, что Совет во исполнение этой резолюции и для вышеуказанных целей утвердил французский и испанский тексты Конвенции, которые содержатся в документе 7300/3,*

*принимая во внимание, что Международная конференция по вопросу об аутентичном трехязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год) приняла 20 сентября 1968 года в Буэнос-Айресе и открыла для подписания 24 сентября 1968 года Протокол (далее именуемый "Буэнос-Айресский протокол"), к которому прилагается текст указанной Конвенции на французском и испанском языках,*

*принимая во внимание желательность того, чтобы текст Конвенции на французском и испанском языках, прилагаемый к Буэнос-Айресскому протоколу, вступил в действие в ближайшее возможное время,*

1. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам принять как можно скорее Буэнос-Айресский протокол;

2. *постановляет*, что текст Конвенции на французском и испанском языках, прилагаемый к Буэнос-Айресскому протоколу, впредь применяется Организацией;

3. *рекомендует* Договаривающимся государствам использовать в своей переписке на французском и испанском языках для ссылок в их сношениях с Организацией или с другими Договаривающимися государствами только текст Конвенции на этих языках, который прилагается к Буэнос-Айресскому протоколу;

4. *отменяет* резолюцию А3-2.

**A22-2. Поправка к Чикагской конвенции, касающаяся аутентичного русского текста этой Конвенции**

*Ассамблея Международной организации гражданской авиации,*

*собравшись* на свою двадцать вторую сессию в Монреале 30 сентября 1977 года,

*приняв к сведению* резолюцию А21-13 об аутентичном русском тексте Конвенции о международной гражданской авиации,

*отметив*, что Договаривающиеся государства выражают общее желание предусмотреть положение о том, что имеется аутентичный русский текст вышеупомянутой Конвенции,

*считая* необходимым изменить с вышеуказанной целью Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года,

1. *утверждает* в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к названной Конвенции:

заменить существующий текст последнего абзаца Конвенции следующим текстом:

"Совершено в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года на английском языке. Тексты настоящей Конвенции, составленные на русском, английском, испанском и французском языках, являются равно аутентичными. Эти тексты сдаются на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, а заверенные копии направляются этим Правительством Правительствам всех государств, которые могут подписать настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. Настоящая Конвенция открывается для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия";

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая предложенная поправка вступает в силу после ее ратификации девятью членами Договаривающимися государствами;

3. *постановляет*, что Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит протокол на русском, английском, испанском и французском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение 94-й ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники названной Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи на хранение его ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

**A22-3. Ратификация Протокола, изменяющего заключительное положение Конвенции**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что Ассамблея решила внести поправку к заключительному положению Конвенции, предусматривающую аутентичный текст Конвенции на русском языке,

*принимая во внимание*, что Ассамблея считает весьма желательным, чтобы упомянутая поправка вступила в силу как можно скорее,

1. *рекомендует* всем Договаривающимся государствам как можно скорее ратифицировать поправку к заключительному положению Конвенции;

2. *порукает* Генеральному секретарю довести эту резолюцию немедленно до сведения Договаривающихся государств для достижения указанных выше целей.

**A24-3. Ратификация Протокола, изменяющего заключительное положение Конвенции о международной гражданской авиации**

*Ассамблея,*

*ссылаясь* на резолюцию A22-3 Ассамблеи относительно ратификации Протокола, изменяющего заключительное положение Конвенции о международной гражданской авиации для обеспечения аутентичного текста Конвенции на русском языке,

*считая* весьма желательным, чтобы упомянутая поправка вступила в силу как можно скорее,

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства как можно скорее ратифицировать указанную поправку к заключительному положению Конвенции.

**A31-29. Ратификация Протокола, изменяющего заключительное положение Конвенции**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Ассамблея решила внести поправку в заключительное положение Конвенции, предусматривающую аутентичный текст Конвенции на арабском языке,

*принимая во внимание,* что, по мнению Ассамблеи, крайне желательно, чтобы упомянутая поправка вступила в силу как можно скорее,

1. *рекомендует* всем Договаривающимся государствам как можно скорее ратифицировать поправку к заключительному положению Конвенции;

2. *порукает* Генеральному секретарю незамедлительно довести эту резолюцию до сведения всех Договаривающихся государств для достижения вышеуказанных целей.

**A32-2. Поправка к Конвенции о международной гражданской авиации, касающаяся аутентичного китайского текста Конвенции**

*Ассамблея Международной организации гражданской авиации,*

*собралась* на свою 32-ю сессию в Монреале 22 сентября 1998 года,

*отметив,* что Договаривающиеся государства выражают общее желание предпринять действия по обеспечению того, чтобы иметь аутентичный китайский текст Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной 7 декабря 1944 года,

*считая* необходимым изменить с вышеуказанной целью Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года,

1. *утверждает* в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку, которая заменяет существующий текст заключительного абзаца названной Конвенции:

"Совершено в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года на английском языке. Тексты настоящей Конвенции, составленные на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, являются равно аутентичными. Эти тексты сдаются на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, а заверенные копии направляются этим Правительством Правительствам всех государств, которые могут подписать настоящую Конвенцию или присоединиться к ней. Настоящая Конвенция открывается для подписания в Вашингтоне, округ Колумбия";

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая предложенная поправка вступает в силу после ее ратификации ста двадцатью четырем (124) Договаривающимся государствами;

3. *постановляет,* что Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит протокол на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение 124-й ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на



хранение каждого документа о ратификации протокола;

- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники названной Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи на хранение его ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

**A32-3. Ратификация Протокола, изменяющего заключительное положение Конвенции о международной гражданской авиации**

Ассамблея,

принимая во внимание, что Ассамблея решила внести поправку в заключительное положение Конвенции, предусматривающую аутентичный текст Конвенции на китайском языке,

принимая во внимание, что, по мнению Ассамблеи, крайне желательно, чтобы упомянутая поправка вступила в силу как можно скорее,

1. рекомендует всем Договаривающимся государствам как можно скорее ратифицировать поправку к заключительному положению Конвенции;

2. поручает Генеральному секретарю незамедлительно довести эту резолюцию до сведения всех Договаривающихся государств для достижения вышеуказанных целей.

**A23-2. Поправка к Чикагской конвенции относительно передачи определенных функций и обязанностей**

Ассамблея Международной организации гражданской авиации,

собравшись на свою 23-ю сессию в Монреале 6 октября 1980 года,

приняв к сведению резолюции A21-22 и A22-28 об аренде, фрахтовании воздушных судов и обмене ими при выполнении международных полетов,

приняв к сведению проект поправки к Конвенции о международной гражданской авиации, подготовленный 23-й сессией Юридического комитета,

отметив, что Договаривающиеся государства выражают общее желание выработать положение о передаче определенных функций и обязанностей государством ре-

гистрации государству эксплуатанта воздушного судна в случае аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими или каких-либо подобных действий в отношении таких воздушных судов,

считая необходимым изменить в вышеуказанных целях Конвенцию о международной гражданской авиации, заключенную в Чикаго 7 декабря 1944 года,

1. утверждает в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к указанной Конвенции:

включить после статьи 83 следующую новую статью 83 bis:

"Статья 83 bis

Передача определенных функций и обязанностей

- a) Несмотря на положения статей 12, 30, 31 и 32 а), в том случае, когда воздушное судно, зарегистрированное в Договаривающемся государстве, эксплуатируется в соответствии с договором аренды, фрахтования или взаимного обмена воздушными судами или в соответствии с любым подобным договором эксплуатантом, основное место деятельности которого или, если он не имеет такого места деятельности, постоянное местопребывание которого находится в другом Договаривающемся государстве, государство регистрации может по соглашению с таким другим государством передать ему все или часть своих функций и обязанностей как государства регистрации в отношении этого воздушного судна, предусмотренных статьями 12, 30, 31 и 32 а). Государство регистрации освобождается от ответственности в отношении переданных функций и обязанностей.
- b) Передача не будет иметь действия в отношении других Договаривающихся государств до тех пор, пока соглашение между государствами, в котором передача предусматривается, не будет зарегистрировано в Совете и опубликовано в соответствии со статьей 83 или до того, как о существовании и предмете соглашения не будет непосредственно сообщено властям другого заинтересованного Договаривающегося государства или государств государством – стороной соглашения.
- c) Положения пунктов а) и b), упомянутых выше, также применяются к случаям, предусмотренным статьей 77";
2. устанавливает, в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации девяносто восьмью Договаривающимися государствами;
3. постановляет, чтобы Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составил протокол на русском, английском, испанском и фран-

цузском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение девяносто восьмой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи им на хранение своей ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

**A23-3. Ратификация Протокола о включении статьи 83 bis в Чикагскую конвенцию**

*Ассамблея,*

*приняв* резолюцию A23-2 об изменении Чикагской конвенции путем добавления новой статьи 83 bis,

*призывает* все Договаривающиеся государства завершить внесение всех необходимых изменений в свое национальное законодательство и как можно скорее ратифицировать данную поправку.

**A25-1. Изменение Конвенции о международной гражданской авиации (статья 3 bis)**

*Ассамблея Международной организации гражданской авиации,*

*собравшись* на свою 25-ю (чрезвычайную) сессию в Монреале 10 мая 1984 года,

*приняв к сведению,* что международная гражданская авиация может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности,

*приняв во внимание,* что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире,

*приняв во внимание* необходимость того, чтобы международная гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом,

*приняв во внимание,* что в соответствии с элементарными соображениями гуманности должна обеспечиваться безопасность и жизнь лиц, находящихся на борту гражданских воздушных судов,

*приняв к сведению,* что в Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года, Договаривающиеся государства

- признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией;
- обязуются при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов;
- соглашаются не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями Конвенции,

*приняв к сведению* решимость Договаривающихся государств принять надлежащие меры, направленные на предотвращение нарушения воздушного пространства других государств и использования гражданской авиации для целей, несовместимых с целями Конвенции, и содействовать дальнейшему повышению безопасности международной гражданской авиации,

*приняв к сведению,* что Договаривающиеся государства выражают общее желание вновь подтвердить принцип неприменения оружия против гражданских воздушных судов в полете,

1. *постановляет,* что поэтому целесообразно изменить Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года;

2. *утверждает* в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к указанной Конвенции:

поместить после статьи 3 новую статью 3 bis:

## "Статья 3 bis

- a) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство должно воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, и что в случае перехвата не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту лиц и безопасность воздушного судна. Это положение не истолковывается как изменяющее каким-либо образом права и обязательства государств, изложенные в Уставе Организации Объединенных Наций.
- b) Договаривающиеся государства признают, что каждое государство при осуществлении своего суверенитета имеет право требовать посадки в каком-либо указанном аэропорту гражданского воздушного судна, если оно совершает полет над его территорией без разрешения или если имеются разумные основания полагать, что оно используется в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции, или может давать такому воздушному судну любые другие указания, чтобы положить конец таким нарушениям. С этой целью Договаривающиеся государства могут прибегать к любым соответствующим средствам, совместимым с надлежащими нормами международного права, включая надлежащие положения настоящей Конвенции, конкретно пункт а) данной статьи. Каждое Договаривающееся государство соглашается опубликовать свои правила, действующие в отношении перехвата гражданских воздушных судов.
- c) Каждое гражданское воздушное судно выполняет приказ, отдаваемый в соответствии с пунктом b) настоящей статьи. С этой целью каждое Договаривающееся государство принимает все необходимые положения в своих национальных законах или правилах с тем, чтобы сделать его выполнение обязательным для любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в этом государстве или эксплуатируемого эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве. Каждое Договаривающееся государство предусматривает суровые наказания за любое нарушение таких применимых законов или правил и передает дело своим компетентным органам в соответствии со своими законами или правилами.
- d) Каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное местопребывание которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции. Это положение не влияет на пункт а) и не затрагивает пункты b) и c) настоящей статьи";
3. *устанавливает* в соответствии с положением упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая предложенная поправка вступает в силу после ее ратификации ста двумя Договаривающимися государствами; и
4. *постановляет*, чтобы Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составил протокол на русском, английском, испанском и французском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:
- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сто второй ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи им на хранение своей ратификационной грамоты в Международную организацию гражданской авиации.

**A25-2. Ратификация Протокола о включении статьи 3 bis в Чикагскую конвенцию**

Ассамблея на своей 25-й (чрезвычайной) сессии,

*единодушно утвердив* поправку к Конвенции о международной гражданской авиации, предусматривающую включение новой статьи 3 bis в упомянутую Конвенцию,

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства в ближайшие практически возможные сроки ратифицировать Протокол, предусматривающий включение статьи 3 bis в Конвенцию о международной гражданской авиации;

*просит* Генерального секретаря довести настоящую резолюцию до сведения всех Договаривающихся государств.

**A27-1. Ратификация Протокола, вводящего статью 3 bis в Чикагскую конвенцию**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Ассамблея на своей 25-й (чрезвычайной) сессии в 1984 году единогласно утвердила поправку к Конвенции о международной гражданской авиации, вводящую в эту Конвенцию новую статью 3 bis,

*принимая во внимание,* что в резолюциях A25-2 и A26-2 Ассамблеи, а также в резолюциях Совета от 14 июля и 7 декабря 1988 года содержится призыв ко всем государствам, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать Протокол, вводящий в Конвенцию новую статью 3 bis,

*принимая во внимание,* что в резолюции A26-2 Ассамблеи отмечается медленный прогресс в ратификации протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции,

*принимая во внимание,* что новая статья 3 bis воплощает в себе основополагающие принципы, имеющие жизненно важное значение для безопасного развития международной гражданской авиации,

*принимая во внимание* желательность скорейшего вступления этой статьи в силу,

*обращается* ко всем Договаривающимся государствам, которые еще не сделали этого, с настоятельным призывом в кратчайшие возможные сроки ратифицировать Протокол, вводящий статью 3 bis в Чикагскую конвенцию.

**A25-3. Сотрудничество между Договаривающимися государствами в обеспечении безопасности международной гражданской авиации и в содействии достижению целей Чикагской конвенции**

*Ассамблея,*

*принимая к сведению* резолюцию A25-1, единодушно принятую в этот день Ассамблеей,

*признавая,* что безопасность международной гражданской авиации требует признания всеми государствами важности безопасности и жизни лиц на борту гражданских воздушных судов и повышается за счет эффективных мер по координации в отношении вопросов, касающихся аэронавигации,

*будучи убеждена,* что практические меры по сотрудничеству между Договаривающимися государствами необходимы для обеспечения безопасности международной

гражданской авиации и содействия достижению целей Чикагской конвенции,

*сознавая* целесообразность улучшения координации между военными и гражданскими системами связи и органами управления воздушным движением в целях повышения безопасности гражданской авиации в ходе опознавания и перехвата гражданских воздушных судов,

*признавая* важность поощрения государств к достижению единообразия правил перехвата гражданских воздушных судов при установлении правил для своих государственных воздушных судов,

1. *призывает* Договаривающиеся государства:

- a) осуществлять в максимальной практически возможной степени сотрудничество в уменьшении необходимости в перехвате гражданских воздушных судов;
- b) осуществлять в максимальной практически возможной степени сотрудничество в совершенствовании координации между военными и гражданскими системами связи и органами управления воздушным движением в целях повышения безопасности международной гражданской авиации в ходе опознавания и перехвата гражданских воздушных судов;
- c) стремиться, насколько это практически возможно, к единообразию правил перехвата гражданских воздушных судов при установлении правил для своих государственных воздушных судов;
- d) стремиться, насколько это практически возможно, к соблюдению единообразных навигационных правил и правил производства полетов летными экипажами гражданских воздушных судов;

2. *порукает* Совету обеспечить продолжение работы, проводимой в рамках его компетентных органов, включая Аэронавигационную комиссию и Юридический комитет.

**A29-19. Юридические аспекты использования на всемирной основе связи "воздух – земля"**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Юридический комитет на своей 28-й сессии рассмотрел вопрос "Юридические аспекты использования на всемирной основе связи "воздух – земля",

*принимая во внимание,* что Юридический комитет интерпретировал положения пункта а) статьи 30 Чикагской конвенции как признающие суверенитет государств над воздушным пространством на территории этих государств и обуславливающие необходимость регулирования передачи

общественной корреспонденции нормами государства, над территорией которого выполняется полет,

*принимая во внимание*, что Юридический комитет рекомендовал Совету предложить настоящей Ассамблее принять резолюцию, которая отражает рекомендации Юридического комитета,

*постановляет*:

1. ничто в пункте b) статьи 30 Чикагской конвенции не истолковывается как препятствующее использованию лицами, не имеющими диплома, радиопередающей аппаратуры, установленной на борту воздушного судна, для передачи радиосообщений "воздух – земля", не связанных с безопасностью полетов;

2. все государства-члены должны обеспечивать, чтобы использование такой аппаратуры в указанных целях не запрещалось в их воздушном пространстве;

3. использование такой аппаратуры в указанных целях оговаривается условиями, изложенными в приложении к настоящей резолюции.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

Если государство-член является государством регистрации (или государством эксплуатанта в контексте статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации, когда она вступит в силу и будет применяться в отношении конкретных случаев) воздушного судна, радиопередающая аппаратура на борту данного воздушного судна, находящегося на территории или над территорией другого государства-члена, может использоваться для радиосвязи "воздух – земля", не связанной с безопасностью полетов, при следующих условиях:

- i) соблюдение условий разрешения на установку и эксплуатацию указанной аппаратуры, выданного государством регистрации (или государством эксплуатанта) воздушного судна;
- ii) любое лицо может использовать такую аппаратуру для радиосвязи "воздух – земля", не относящейся к безопасности полетов, при условии, что эта аппаратура находится под контролем оператора, имеющего диплом, выданный государством регистрации (или государством эксплуатанта) воздушного судна;
- iii) соблюдение требований Международной конвенции электросвязи и принятого под ее эгидой Регламента радиосвязи, изменяемого время от времени, в том числе об использовании радиочастот, защите от вредных помех другим службам и приоритете авиационных сообщений, относящихся к бедствию, безопасности и регулярности полетов;
- iv) соблюдение любых технических и эксплуатационных условий, содержащихся в применимых нормативных положениях государства-члена, на территории или над

территорией которого выполняется полет воздушного судна".

## ЧЛЕНЫ ИКАО

### A1-3. Поправка к Конвенции (статья 93 *bis*)

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций рекомендовала лишить правительство Франко в Испании права членства в специализированных учреждениях, созданных Организацией Объединенных Наций или вступивших с ней во взаимоотношения, а также права участвовать в конференциях или другой деятельности, которая может проводиться Организацией Объединенных Наций или этими учреждениями до тех пор, пока в Испании не будет сформировано новое и приемлемое правительство,

*принимая во внимание*, что Генеральная Ассамблея, утверждая проект соглашения между Организацией Объединенных Наций и ИКАО, поставила условием его утверждения соблюдение со стороны ИКАО любых решений Генеральной Ассамблеи в отношении Испании Франко,

*соответственно*, стремясь выполнить рекомендацию Генеральной Ассамблеи и соблюсти условие Генеральной Ассамблеи в отношении утверждения ею проекта соглашения между Организацией Объединенных Наций и ИКАО, в соответствии с положениями статьи 94 Конвенции утверждает следующую предложенную поправку к Конвенции о международной гражданской авиации:

"Статья 93 *bis*

- a) Независимо от положений вышеуказанных статей 91, 92 и 93
  - 1) государство, правительство которого Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций рекомендовала лишить права членства в международных учреждениях, созданных Организацией Объединенных Наций или вступивших с ней во взаимоотношения, автоматически перестает быть членом Международной организации гражданской авиации;
  - 2) государство, исключенное из членов Организации Объединенных Наций, автоматически перестает быть членом Международной организации гражданской авиации, если только Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций не дополнит свой акт об исключении рекомендацией об обратном;
- b) государство, которое перестает быть членом Международной организации гражданской авиации в силу положений вышеуказанного пункта а), с одобрения Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций,

диненных Наций может быть вновь допущено в Международную организацию гражданской авиации по его просьбе и с одобрения большинства в Совете;

- с) члены Организации, временно лишённые прав и привилегий членства в Организации Объединённых Наций, по требованию последней должны быть временно лишены прав и привилегий членства в данной Организации".

#### **A1-9. Рассмотрение заявлений о приеме в члены ИКАО**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* целесообразность вступления всех государств в Международную организацию гражданской авиации с тем, чтобы она могла с максимальной пользой содействовать безопасности воздушного движения, а также эффективному и планомерному развитию воздушного транспорта, и

*принимая во внимание,* что целесообразно ускорить рассмотрение заявлений о приеме в члены, и

*принимая во внимание,* что статьи 92 а) и 93 Конвенции содержат положения относительно заявлений о приеме в члены, поступивших от некоторых государств, и

*принимая во внимание,* что после подписания в декабре 1944 года Конвенции была создана Организация Объединённых Наций, и

*принимая во внимание,* что настоящая Ассамблея утвердила Соглашение о взаимоотношениях между настоящей Организацией и Организацией Объединённых Наций и это Соглашение предусматривает немедленную передачу Организацией в Организацию Объединённых Наций заявлений о приеме, представленных государствами, помимо тех, которые упомянуты в статье 92 а) Конвенции, и

*принимая во внимание,* что заявления о приеме в члены настоящей Организации могут приниматься от государств, помимо указанных в статье 92 а) Конвенции, в периоды между сессиями Ассамблеи,

*постановляет:*

если в период между сессиями Ассамблеи поступило какое-либо заявление о приеме в члены настоящей Организации от государства, помимо указанных в статье 92 а) Конвенции, Совет может в соответствии со статьей 93 Конвенции и до представления заявления следующей Ассамблее в соответствии с этой статьей проконсультироваться с государством или государствами, подвергшимся вторжению или нападению во время войны 1939–1945 годов со стороны государства, обратившегося с просьбой о приеме.

#### **A29-2. Членство Союзной Республики Югославии (Сербия и Черногория)**

*Ассамблея,*

*приняв* во внимание резолюцию 777 (1992) Совета Безопасности Организации Объединённых Наций от 19 сентября 1992 года и резолюцию A/47/1 Генеральной Ассамблеи Организации Объединённых Наций от 22 сентября 1992 года,

1. *считает,* что Союзная Республика Югославия (Сербия и Черногория) не может автоматически продолжать членство бывшей Социалистической Федеративной Республики Югославии в ИКАО; и поэтому

2. *постановляет,* что Союзной Республике Югославии (Сербия и Черногория) следует подать заявление о приеме в члены ИКАО в соответствии с положениями главы XXI Чикагской конвенции о международной гражданской авиации и что она не будет участвовать в работе ИКАО.

### **ОРГАНИЗАЦИЯ И ЕЕ ОРГАНЫ**

#### **A13-1. Поправка к статье 50 а) Конвенции об увеличении числа членов Совета до двадцати семи**

*Ассамблея,*

*собравшись* на свою тринадцатую (чрезвычайную) сессию в Монреале девятнадцатого дня июня 1961 года,

*отметив,* что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить число членов Совета,

*считая* правильным предусмотреть шесть дополнительных мест в Совете и соответственно увеличить число членов Совета с двадцати одного до двадцати семи,

*считая* необходимым изменить с вышеуказанной целью Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года,

1. *утверждает* в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

"В статье 50 а) Конвенции выражение "двадцати одного" упраздняется и заменяется выражением "двадцати семи";

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая предложенная поправка вступает в силу после ее ратификации пятьюдесятью шестью Договаривающимися государствами;

3. *постановляет,* что Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит

протокол на английском, французском и испанском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение пятидесяти шестой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства, которые являются участниками упомянутой Конвенции или подписали ее, о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

**A17A-1. Поправка к статье 50 а) Конвенции об увеличении числа членов Совета до тридцати**

*Ассамблея,*

*собравшись* на свою чрезвычайную сессию в Нью-Йорке одиннадцатого дня марта 1971 года,

*отметив,* что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить число членов Совета,

*считая* правильным предусмотреть три дополнительных места в Совете и соответственно увеличить число членов Совета с двадцати семи до тридцати,

*считая* необходимым изменить с вышеуказанной целью Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года,

1. *утверждает* в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

"В статье 50 а) Конвенции второе предложение упраздняется и заменяется на: "Он состоит из тридцати Договаривающихся государств, избранных Ассамблеей";

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации восьмьюдесятью Договаривающимися государствами;

3. *постановляет,* что Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит протокол на английском, французском и испанском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его в день сдачи на хранение восьмидесятой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства, которые являются участниками упомянутой Конвенции, о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

**A21-2. Поправка к статье 50 а) Конвенции об увеличении числа членов Совета до тридцати трех**

*Ассамблея,*

*собравшись* на свою двадцать первую сессию в Монреале 14 октября 1974 года,

*отметив,* что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить число членов Совета,

*считая* правильным предусмотреть три дополнительных места в Совете и соответственно увеличить число членов

Совета с тридцати до тридцати трех, чтобы расширить представительство государств, избранных на втором и, особенно, на третьем этапах выборов,

*считая* необходимым изменить с вышеуказанной целью Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года,

1. *утверждает* в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

"В статье 50 а) Конвенции изменить второе предложение, заменив "тридцати" на "тридцати трех";

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая предложенная поправка вступает в силу после ее ратификации восьмьюдесятью шестью Договаривающимися государствами;

3. *постановляет*, что Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит протокол на английском, французском и испанском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение восьмьюдесятью шестой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицирующего протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

#### A28-1. Поправка к статье 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации

*Ассамблея,*

*собравшись* на свою двадцать восьмую (чрезвычайную) сессию в Монреале 25 октября 1990 года,

*принимая во внимание*, что большое количество Договаривающихся государств выражает желание увеличить число членов Совета в целях обеспечения лучшей сбалансированности за счет более широкого представительства Договаривающихся государств,

*считая* целесообразным увеличить число членов этого органа с тридцати трех до тридцати шести,

*считая необходимым* изменить с вышеуказанной целью Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года,

1. *утверждает* в соответствии с положениями пункта а) статьи 94 вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к указанной Конвенции:

"В статье 50 а) Конвенции изменить второе предложение, заменив "тридцати трех" на "тридцати шести";

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутого пункта а) статьи 94 названной Конвенции, что вышеупомянутая предложенная поправка вступает в силу после ее ратификации ста восемью Договаривающимися государствами;

3. *постановляет*, чтобы Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составил протокол на русском, английском, испанском и французском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

- a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;
- b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;
- c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;
- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сто восьмой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;



- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

**A28-2. Ратификация Протокола о поправке к статье 50 а) Конвенции о международной гражданской авиации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Ассамблея на своей двадцать восьмой (чрезвычайной) сессии приняла решение изменить статью 50 а) Конвенции с целью увеличения численного состава Совета,

*принимая во внимание* мнение Ассамблеи о том, что крайне желательно скорейшее вступление вышеупомянутой поправки в силу,

1. *рекомендует* всем Договаривающимся государствам в срочном порядке ратифицировать поправку к статье 50 а) Конвенции;

2. *порукает* Генеральному секретарю как можно скорее довести настоящую резолюцию до сведения Договаривающихся государств.

**A4-1. Обязанности государств – членов Совета**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства, избранные в Совет в 1947 году, взяли на себя обязательство в полной мере принимать участие в работе Организации,

*принимая во внимание,* что некоторые избранные таким образом государства не нашли возможности выполнить это обязательство, как это предполагалось во время выборов, и не смогли принять должного участия в работе Совета,

*принимая во внимание,* что, несмотря на эти трудности, признается, что избрание в Совет предполагает неотъемлемую обязанность со стороны избранных Договаривающихся государств в полной мере участвовать в работе Организации,

*постановляет,* что:

1. Договаривающееся государство, уведомляя в соответствии с правилом 45\* Правил процедуры настоящей

Ассамблеи о своем желании выдвинуть свою кандидатуру для избрания в Совет, тем самым заявляет о своем намерении, в случае избрания, назначить и обеспечить постоянное представительство в Штаб-квартире Организации в целях обеспечения участия государств – членов Совета в работе Организации;

2. Совету предлагается докладывать каждой сессии Ассамблеи о любом имевшем место со времени проведения предыдущей сессии Ассамблеи случае невыполнения государством – членом Совета его обязательств, изложенных в предыдущем пункте.

**A18-2. Поправка к статье 56 Конвенции об увеличении числа членов Аэронавигационной комиссии до пятнадцати**

*Ассамблея,*

*собравшись* на свою восемнадцатую сессию в Вене,

*отметив,* что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить число членов Аэронавигационной комиссии,

*считая* правильным увеличить число членов этого органа с двенадцати до пятнадцати,

*считая* необходимым изменить с вышеуказанной целью Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года,

1. *утверждает* в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

"В статье 56 Конвенции выражение "двенадцати членов" заменяется на "пятнадцати членов";

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутой статьи 94 а) названной Конвенции, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации восьмьюдесятью Договаривающимися государствами;

3. *постановляет,* что Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит протокол на английском, французском и испанском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;

b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;

c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

\* В настоящее время правило 55.

- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение восьмидесятой ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

#### A22-4. Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*принимая во внимание,* что Ассамблея рассмотрела резолюции A2-8 (часть пунктов 3 и 4), A4-4 и A10-9 и приняла решение, что в соответствии с резолюцией A15-2 их следует свести воедино и затем аннулировать,

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

2. *настоятельно предлагает* всем Договаривающимся государствам, особенно тем, которые не представлены в

Совете, приложить дальнейшие усилия с целью выдвижения кандидатур в состав Комиссии;

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

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

5. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A16-14.

#### A27-2. Поправка к статье 56 Конвенции о международной гражданской авиации

*Ассамблея,*

*отметив,* что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить число членов Аэронавигационной комиссии,

*считая* целесообразным увеличить число членов этого органа с пятнадцати до девятнадцати человек,

*считая* необходимым изменить с вышеуказанной целью Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года,

1. *одобряет* в соответствии с положениями пункта а) статьи 94 вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

"В статье 56 Конвенции выражение "пятнадцати членов" заменяется на "девятнадцати членов";

2. *устанавливает* в соответствии с положениями упомянутого пункта а) статьи 94 названной Конвенции, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации 108 Договаривающимися государствами;

3. *постановляет,* что Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит протокол на русском, английском, французском и испанском языках, тексты которого являются равно аутентичными и включают вышеупомянутую поправку и излагаемые ниже положения:

a) протокол подписывается Председателем Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;

b) протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;

c) ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

- d) протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение 108-й ратификационной грамоты;
- e) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;
- f) Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;
- g) в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

#### **A7-5. Пересмотренная Конституция Юридического комитета**

*Ассамблея постановляет,*

что настоящим утверждается Конституция Юридического комитета в изложенном ниже виде, которая заменяет Конституцию, утвержденную на первой сессии Ассамблеи (резолюция A1-46).

#### Юридический комитет: Конституция

"1. Юридический комитет (в дальнейшем именуемый "Комитет") является постоянным Комитетом Организации, утвержденным Ассамблеей и ответственным перед Советом, если иное не предусмотрено настоящей Конституцией.

#### 2. Обязанности и функции Комитета:

- a) консультировать Совет по вопросам, относящимся к толкованию и изменению Конвенции о международной гражданской авиации, переданным ему Советом;
- b) изучать и делать рекомендации по таким другим вопросам, относящимся к международному публичному воздушному праву, которые могут быть переданы ему Советом или Ассамблеей;
- c) по поручению Ассамблеи или Совета или по инициативе Комитета, предварительно утвержденной Советом, изучать проблемы, относящиеся к частному воздушному праву, затрагивающие международную гражданскую авиацию, подготавливать проекты конвенций по международному воздушному праву и представлять по ним доклады и рекомендации;

- d) делать рекомендации Совету относительно представительства на сессиях Комитета государств, не являющихся членами ИКАО, и других международных организаций, относительно координации работы Комитета с работой других представительных органов Организации и Секретариата, а также по другим вопросам, которые будут способствовать эффективной работе Организации.

3. Комитет состоит из юридических экспертов, назначенных Договаривающимися государствами в качестве их представителей, и открыт для участия всех Договаривающихся государств.

4. Каждое Договаривающееся государство, представленное на заседаниях Комитета, имеет один голос.

5. Комитет определяет общую программу работы Комитета и предварительную повестку дня каждой сессии, которые утверждаются Советом, при этом, в соответствии с положениями настоящей Конституции, Комитет может во время работы сессии изменить предварительную повестку дня для лучшего проведения его работы. Сессии Комитета созываются в таком месте и в такое время, как это может быть решено или утверждено Советом.

6. Комитет принимает правила процедур. Такие правила и любые поправки к ним, которые затрагивают отношения между Комитетом и другими органами Организации или государствами или другими организациями, подлежат утверждению Советом.

7. Комитет избирает своих должностных лиц.

8. Комитет может учредить подкомитеты, которые собираются или одновременно с Комитетом или, с согласия Совета, в другое время и в других местах, как это считается целесообразным".

#### **A8-1. Поправки к статьям 48 а), 49 е) и 61 Конвенции (сроки созыва сессий Ассамблеи)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что статья 48 а) Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, предусматривает, что Ассамблея собирается ежегодно, и

*принимая во внимание* желательность того, что Организация должна иметь возможность проводить сессии Ассамблеи реже, чем раз в год, если это представляется целесообразным, и

*принимая во внимание,* что необходимо изменить с вышеуказанной целью Конвенцию, и

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 94 а) указанной Конвенции любая предложенная поправ-

ка после утверждения двумя третями голосов Ассамблеи вступает в силу в отношении ратифицировавших такую поправку государств после того, как ее ратифицирует установленное Ассамблей число Договаривающихся государств; установленное таким образом число не должно быть менее двух третей от общего числа Договаривающихся государств,

*поэтому* в соответствии со статьей 94 а) указанной Конвенции *утверждает* следующие предложенные поправки к указанной Конвенции:

1. в статье 48 а) слово "ежегодно" заменить выражением "не реже одного раза в три года";

2. в статье 49 е) выражение "годовой бюджет" заменить выражением "годовые бюджеты";

3. в статье 61 выражения "годовой бюджет" и "бюджет голосованием" заменить выражениями "годовые бюджеты" и "бюджеты голосованием";

*устанавливает*, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации сорока двумя Договаривающимися государствами,

*постановляет*, что:

1. Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит протокол, включающий вышеуказанные поправки, на английском, французском и испанском языках, тексты которого являются равно аутентичными;

2. протокол подписывается Председателем настоящей Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;

3. протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о Международной гражданской авиации или присоединилось к ней;

4. заверенные копии протокола направляются всем государствам – участникам упомянутой Конвенции или подписавшим ее;

5. ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

6. протокол вступает в силу для государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сорок второй ратификационной грамоты;

7. Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;

8. Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;

9. в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи на хранение его ратификационной грамоты Международной организации гражданской авиации;

*рекомендует* всем Договаривающимся государствам принять срочные меры с целью ратификации вышеуказанных поправок.

#### **A14-5. Протокол об изменении статьи 48 а) Конвенции о международной гражданской авиации**

*Ассамблея Международной организации гражданской авиации,*

*собравшись* на свою четырнадцатую сессию в Риме двадцать первого дня августа 1962 года,

*отметив*, что Договаривающиеся государства выражают общее желание увеличить существующую в настоящее время цифру десять как минимальное число Договаривающихся государств, по просьбе которых может быть проведена чрезвычайная сессия Ассамблеи,

*считая* правильным увеличить указанное число до одной пятой от общего числа Договаривающихся государств,

*считая* необходимым с вышеуказанной целью изменить упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации, совершенную в Чикаго седьмого дня декабря 1944 года,

*утверждает* четырнадцатого дня сентября тысяча девятьсот шестьдесят второго года в соответствии с положениями статьи 94 а) вышеупомянутой Конвенции следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции:

"В статье 48 а) Конвенции второе предложение упразднить и заменить на: "Чрезвычайная сессия Ассамблеи может проводиться в любое время по требованию Совета или по просьбе не менее одной пятой от общего числа Договаривающихся государств, направленной Генеральному секретарю";

*устанавливает* в соответствии с положениями статьи 94 а) Конвенции, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации шестидесятью шестью Договаривающимися государствами;

*постановляет*, что Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит тексты протокола на английском, французском и испанском языках, каждый из которых является равно аутентичным, включающего предложенную поправку и излагаемые ниже положения.

*Следовательно*, в соответствии с вышеуказанным решением Ассамблеи

Генеральный секретарь Организации составил настоящий протокол;

настоящий протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;

ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

настоящий протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение шестьдесят шестой ратификационной грамоты;

Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;

Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства – участники упомянутой Конвенции о дате вступления протокола в силу;

в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего настоящий протокол после вышеупомянутой даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации.

*В удостоверение чего* Председатель и Генеральный секретарь четырнадцатой сессии Ассамблеи Международной организации гражданской авиации, должным образом уполномоченные на это Ассамблеей, подписали настоящий протокол.

*Совершено* в Риме пятнадцатого дня сентября тысяча девятьсот шестьдесят второго года в форме единого документа на английском, французском и испанском языках, тексты которого являются равно аутентичными. Настоящий протокол сдается на хранение в архивы Международной организации гражданской авиации; Генеральный секретарь Организации разошлет заверенные копии всем Договаривающимся государствам – участникам Конвенции о международной гражданской авиации или государствам, подписавшим ее.

### Постоянные правила процедуры Ассамблеи

- Резолюции А6-12 и А12-4 и А14-1.
- Решения 12, 16, 18, 21, 22 и 25-й сессий Ассамблеи (см. доклады Исполнительного комитета на каждой сессии).

*Примечание. Текст этих Правил процедуры и поправки к ним не воспроизводятся в настоящем издании. Существующий вариант Постоянных правил процедуры Ассамблеи содержится в Doc 7600.*

### Решение А22. Русский текст "Постоянных правил процедуры Ассамблеи"

(см. Doc 9210 A22-EX, с. 37, п. 13:1)

### Решение А25. Текст "Постоянных правил процедуры Ассамблеи" на арабском языке

(см. Doc 9437 A25-Res., P-Min., с. 22, п. 9)

### А16-13. Периодичность и место проведения очередных сессий Ассамблеи

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Ассамблея пересмотрела резолюции А4-6 (второе предложение пункта 4 постановляющей части) и А14-4 и приняла решение о том, что в соответствии с резолюцией А15-2 они должны быть сведены воедино и затем аннулированы,

*постановляет,* что созыв очередных сессий Ассамблеи раз в три года следует считать нормальной практикой Организации при условии, что по решению Ассамблеи или Совета могут созываться промежуточные очередные сессии. Совету следует тщательно изучать предложения или приглашения Договаривающихся государств о проведении раз в три года очередных сессий Ассамблеи не в Штаб-квартире Организации, учитывая при этом выгоды, которые получают Организация и Договаривающиеся государства, характер предложений о покрытии всех или части дополнительных расходов Организации, а также все относящиеся к делу соображения.

### Решение А22. Возможность установления системы чередования мест проведения очередных сессий Ассамблеи в различных регионах ИКАО

(см. Doc 9210 A22-EX, с. 12, п. 7:11)

### А1-23. Предоставление Совету полномочий арбитражного органа

*Первая Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Временное соглашение о международной гражданской авиации предусматривает в статье III, раздел 6 (8), что одной из функций Совета является:

"По определенной просьбе всех заинтересованных сторон действовать в качестве арбитражного органа по регулированию любых разногласий, возникающих между

государствами-участниками, относительно вопросов международной гражданской авиации, которые могут быть переданы ему. Совет может представить консультативный доклад или, если заинтересованные стороны определенно решили, они могут заранее обязаться принять это решение Совета. Процедура, регулирующая арбитражное разбирательство, устанавливается по соглашению между Советом и всеми заинтересованными сторонами",

*принимая во внимание*, что Конвенция о международной гражданской авиации не содержит такого положения и что полномочия, предоставленные Совету Организации в области урегулирования споров на основании статьи 84 Конвенции, ограничены принятием решений о разногласиях, касающихся толкования или применения Конвенции и ее Приложений,

*соответственно постановляет*, что:

1. впредь до дальнейшего обсуждения и принятия Организацией окончательного решения относительно методов рассмотрения международных споров в области гражданской авиации Совету предоставляются полномочия действовать в качестве арбитражного органа в отношении любых разногласий, возникающих между Договаривающимися государствами, относительно вопросов международной гражданской авиации, переданных ему, когда об этом определенно просят все стороны, вовлеченные в такое разногласие; и

2. Совету в таких случаях предоставляются полномочия представить консультативный доклад или вынести обязательное для этих сторон решение, если они определенно решили обязаться заранее признать обязательным это решение Совета; и

3. процедура, регулирующая арбитражное разбирательство, определяется по соглашению между Советом и всеми заинтересованными сторонами.

**A5-3. Предоставление Совету полномочий направлять приглашения государствам, не являющимся членами Организации, и международным организациям принимать участие в работе сессий Ассамблеи в будущем**

*Пятая сессия Ассамблеи постановляет:*

настоящим Совету предоставляются полномочия направлять приглашения государствам, не являющимся членами Организации, а также общественным и частным международным организациям принять участие в работе сессий Ассамблеи в будущем. Совет может по своему усмотрению передать эти полномочия другому органу.

**A8-4. Поправка к статье 45 (Постоянное местопребывание Организации)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что статья 45 Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, предусматривает, что постоянное местопребывание Организации находится в таком месте, какое определяется на заключительном заседании Временной ассамблеи Временной международной организации гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что соответственно шестого дня июня 1946 года указанная Временная ассамблея приняла решение по этому вопросу, в котором по существу определяется, что постоянным местопребыванием Организации будет Монреаль,

*принимая во внимание*, что, по мнению Ассамблеи, могут возникнуть обстоятельства, ввиду которых будет желательно перевести, и даже не временно, постоянное местопребывание Организации в другое место,

*принимая во внимание*, что такой перевод не может быть осуществлен без внесения поправки в Конвенцию,

*считая*, что Конвенцию следует изменить с тем, чтобы в случае необходимости можно было осуществить такой перевод постоянного местопребывания без излишней задержки,

*соответственно утверждает* следующую предложенную поправку к упомянутой Конвенции: в конце статьи 45 Конвенции точку *заменить* запятой и *добавить* следующее: "а по-иному, чем временно – по решению Ассамблеи, причем такое решение должно быть принято числом голосов, установленным Ассамблеей. Установленное таким образом число голосов будет составлять не менее трех пятых от общего числа Договаривающихся государств";

*устанавливает*, что вышеупомянутая поправка вступает в силу после ее ратификации сорока двумя Договаривающимися государствами;

*постановляет*, что:

1. Генеральный секретарь Международной организации гражданской авиации составит включающий вышеупомянутую поправку протокол на английском, французском и испанском языках, тексты которого являются равно аутентичными;

2. протокол подписывается Председателем настоящей Ассамблеи и ее Генеральным секретарем;

3. протокол открыт для ратификации любым государством, которое ратифицировало упомянутую Конвенцию о международной гражданской авиации или присоединилось к ней;

4. заверенные копии протокола направляются всем государствам, которые являются участниками упомянутой Конвенции или подписали ее;

5. ратификационные грамоты сдаются на хранение Международной организации гражданской авиации;

6. протокол вступает в силу в отношении государств, которые ратифицировали его, в день сдачи на хранение сорок второй ратификационной грамоты;

7. Генеральный секретарь немедленно уведомляет все Договаривающиеся государства о дате сдачи на хранение каждого документа о ратификации протокола;

8. Генеральный секретарь немедленно уведомляет все государства, которые являются участниками упомянутой Конвенции или подписали ее, о дате вступления протокола в силу;

9. в отношении любого Договаривающегося государства, ратифицировавшего протокол после вышеуказанной даты, протокол вступает в силу после сдачи его ратификационной грамоты на хранение Международной организации гражданской авиации;

*рекомендует* всем Договаривающимся государствам принять срочно меры с целью ратификации вышеупомянутой поправки.

#### **A8-5. Рассмотрение предложений о переводе постоянного Штаб-квартиры**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что настоящая сессия Ассамблеи приняла поправку к статье 45 Конвенции, в соответствии с которой, после ее надлежащей ратификации, по решению Ассамблеи возможно будет перевести постоянное местопребывание Организации, причем такое решение должно быть принято числом голосов, установленным Ассамблей. Установленное таким образом число голосов будет составлять не менее трех пятых от общего числа Договаривающихся государств,

*принимая во внимание* чрезвычайную важность представления всем Договаривающимся государствам возможности должным образом изучить любое предложение о переводе постоянного местопребывания Организации,

*постановляет,*

что ни одно предложение о переводе постоянного местопребывания Организации не должно рассматриваться на какой-либо сессии Ассамблеи в будущем, если уведом-

ление об этом со всей соответствующей документацией не было направлено всем Договаривающимся государствам по крайней мере за сто двадцать дней до созыва такой сессии Ассамблеи.

#### **A31-2. Повышение эффективности ИКАО**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что более 50 лет ИКАО действенно и эффективно выполняет свои функции в соответствии с частью II Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции),

*принимая во внимание,* что основополагающие цели Организации, изложенные в статье 44 Чикагской конвенции, и функции Совета, изложенные в статьях 54 и 55, сохраняют первостепенную важность,

*принимая во внимание,* что перед Организацией встают новые и быстро изменяющиеся задачи технологического, экономического, социального и правового характера,

*принимая во внимание,* что Организации необходимо эффективно решать эти задачи в период финансовых трудностей, которые испытывает авиационное сообщество в целом,

1. *выражает признательность* Совету и Генеральному секретарю за прогресс, достигнутый в разработке Стратегического плана действий Организации;

2. *одобряет* уже принятые Советом решения продолжать разработку Стратегического плана действий и создать контрольный механизм, включающий ежегодный обзор прогресса;

3. *порукает* Совету и Генеральному секретарю, в рамках их соответствующей компетенции:

a) активизировать усилия по разработке Стратегического плана действий на непрерывной основе в увязке с процессом системного планирования, который повышает уровень эффективности, транспарентности и подотчетности и который определяет эволюцию бюджета по программам;

b) предоставить Стратегический план действий в распоряжение Договаривающихся государств и представлять его действующий вариант, наряду с докладом о его осуществлении в ходе соответствующего трехгодичного периода, на каждой очередной сессии Ассамблеи;

4. *порукает* Совету:

a) совершенствовать методы и процедуры работы Ассамблеи в целях повышения транспарентности и эффективности, а также сокращения продолжитель-

ности сессий Ассамблеи со вступлением в силу со следующей очередной сессии;

- b) осуществить интенсивный обзор процессов принятия решений, методов и процедур работы Совета и его вспомогательных органов в целях усовершенствования, передачи полномочий и повышения эффективности работы Организации;
- c) обеспечить эффективность контрольного механизма с процедурой независимого представления докладов Совету для достижения эффективности, транспарентности и подотчетности в рамках программ;

5. *просит* Генерального секретаря в рамках своей компетенции и впредь выдвигать инициативы, направленные на повышение действенности и эффективности Организации на основе процедурных, управленческих и административных реформ, и представлять Совету доклады по этому вопросу;

6. *просит* Совет и Генерального секретаря при осуществлении положений пунктов 3–5 выше должным образом принимать во внимание не являющийся исчерпывающим перечень соображений в **добавлении** к настоящей резолюции;

7. *просит* Совет проинформировать государства о ходе осуществления пунктов 3–5 настоящей резолюции к 1 мая 1997 года и представить полный доклад следующей очередной сессии Ассамблеи.

## ДОБАВЛЕНИЕ

### Перечень соображений по обеспечению повышения эффективности ИКАО

*Процесс системного планирования* (пункт 3 а) данной резолюции):

- a) обеспечить прямую и транспарентную увязку между Стратегическим планом действий и бюджетом по программам;
- b) создать процедуры разработки бюджета по программам с уделением основного внимания распределению ресурсов на стратегическом уровне, а не административным деталям ("сверху – вниз", а не "снизу – вверх");
- c) создать процедуры определения целей, ожидаемых результатов, приоритетов и задач наряду с применением показателей оценки производственной деятельности;
- d) разработать в рамках Стратегического плана действий более конкретные планы силами соответствующих вспомогательных органов (например, посредством адаптации Технической программы работы в

области аэронавигации), а также различных управлений Секретариата;

- e) осуществлять обзоры хода осуществления Стратегического плана действий на постоянной основе в рамках Секретариата и, на периодической основе, – обзоры Советом и вспомогательными органами;
- f) обеспечивать обновление и преемственность самого Стратегического плана действий по крайней мере на трехгодичной основе.

*Методы и процедуры работы Ассамблеи* (пункт 4 а) данной резолюции):

- a) упростить повестку дня и сократить объем документации, сосредоточив внимание на вопросах стратегии и политики высокого уровня, на основных областях приоритетности и распределении ресурсов;
- b) соблюдать сроки, установленные для подготовки и распространения документации;
- c) проводить более экстенсивные брифинги для выборных должностных лиц;
- d) усовершенствовать процедуры представления докладов, в частности избегать не являющегося необходимым дублирования в результате представления и рассмотрения одних и тех же документов в различных органах;
- e) ликвидировать требование о ведении протоколов заседаний комиссий (как это было сделано на временной основе на данной сессии);
- f) усовершенствовать процедуры представления общих заявлений и более строго соблюдать установленные часы заседаний;
- g) внедрить более современные и эффективные процедуры голосования, в особенности при избрании членов Совета.

*Примечание. Если потребуется внести изменения в Постоянные правила процедуры Ассамблеи (Doc 7600/5), то государства нужно уведомлять заблаговременно до начала следующей очередной сессии Ассамблеи, с тем чтобы такие изменения могли приниматься в начале сессии для незамедлительного вступления в силу.*

*Процессы принятия решений, методы и процедуры работы Совета* (пункт 4 b) данной резолюции)

Центральными элементами этого обзора должны быть:

- a) концепция, в соответствии с которой Совет будет и впредь выполнять свои функции и мандат в соответствии с Чикагской конвенцией и будет уделять



основное внимание принятию решений на высоком политическом уровне;

- b) выполнение Генеральным секретарем своих обязанностей при принятии руководящих действий и решений в качестве главного исполнительного должностного лица Организации в соответствии со статьей 54 h) Чикагской конвенции.

*Контрольный механизм* (пункт 4 с) данной резолюции)

Здесь основное внимание уделяется активной **процедуре независимого и прямого** представления докладов Совету об эффективности, транспарентности и подотчетности всех программ ИКАО. Как принято в общей практике ревизий, Генеральный секретарь будет иметь возможность представлять замечания по независимым докладам, но не изменять их.

*Другие меры по повышению действенности и эффективности Организации* (пункт 5 данной резолюции):

- a) ввести процедуры более своевременной разработки и, при необходимости, изменения документов воздушного права, Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО, а также региональных аэронавигационных планов;
- b) уделять больше внимания поощрению ратификации государствами документов по воздушному праву и осуществления Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО в максимально широких масштабах во всем мире;
- c) усовершенствовать и ускорить связь с Договаривающимися государствами, прежде всего в том, что касается Стандартов и Рекомендуемой практики, включая более широкое применение электронных способов передачи информации;
- d) расширить автономию, предоставляемую процессу регионального планирования, а также смежные полномочия и ресурсы, предоставляемые региональным отделениям ИКАО, при обеспечении адекватной координации на глобальном уровне;
- e) изучить взаимосвязь между ИКАО и другими органами (авиационными и смежными неавиационными органами как глобальными, так и региональными) в целях определения соответствующих областей ответственности, ликвидации дублирования и создания совместных программ, по мере необходимости;
- f) обеспечить адекватное участие в деятельности ИКАО всех заинтересованных сторон авиационного сообщества, включая поставщиков обслуживания и промышленность;
- g) усовершенствовать планирование сроков и документации, а также сократить продолжительность совещаний ИКАО в целом;
- h) рассмотреть целесообразность и возможность привлечения внешних экспертов, в случае необходимости, для содействия в решении любых из вышеперечисленных вопросов.

**A32-1. Повышение эффективности ИКАО (меры по дальнейшему улучшению положения в течение трехлетнего периода 1999–2001 гг. и в последующие годы)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что ИКАО на протяжении свыше 50 лет эффективно и действенно выполняет свои функции в соответствии с частью II Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагской конвенции),

*принимая во внимание,* что основополагающие цели Организации, зафиксированные в статье 44 Чикагской конвенции, и функции Совета, определенные, в частности, в статьях 54 и 55 Конвенции, сохраняют свою актуальность,

*принимая во внимание,* что перед Организацией встают новые и быстро меняющиеся проблемы технического, экономического, социального и правового характера,

*принимая во внимание,* что от решения этих проблем зависит безопасность полетов международной гражданской авиации,

*принимая во внимание,* что ИКАО должна эффективно решать эти проблемы с учетом ограничений, в рамках которых функционирует Организация,

1. *выражает признательность* Совету и Генеральному секретарю за прогресс в выполнении резолюции A31-2 "Повышение эффективности ИКАО";

2. *одобряет* решения, уже принятые в этой области Советом;

3. *порукает* Совету и Генеральному секретарю в рамках их соответствующей компетенции и утвержденного Ассамблеей бюджета, не ослабляя Организацию и не нанося ущерба ее деятельности:

- a) продолжить работу по дальнейшему повышению эффективности ИКАО в решении проблем стремительно меняющегося авиационного сектора и в обеспечении безопасности полетов и авиационной безопасности во всем мире;
- b) обеспечить полное финансирование и укомплектование кадрами высокоприоритетных программ,

- от которых зависит безопасность полетов пассажиров;
- c) обеспечить, чтобы Отделение по оценке программ, ревизии и анализу управленческой деятельности (ЕАО) выполняло первоначально возложенные на него функции совершенствования системы руководства программами, повышения уровня транспарентности и подотчетности;
- d) изучить с критических позиций программы ИКАО на предмет установления приоритетов и оценки их актуальности и исключить или сократить те мероприятия программ, которые уже не являются приоритетными для работы ИКАО или которые могут выполняться другими организациями или на основе внешнего подряда;
- e) упорядочить деятельность групп экспертов и консолидировать их усилия по мере возможности;
- f) сосредоточить свои усилия на:
- 1) совершенствовании процесса разработки и принятия SARPS, уделяя особое внимание глобальным, функциональным и эксплуатационным требованиям;
  - 2) проведении на регулярной основе оценки результатов программ технического сотрудничества в целях определения их влияния на улучшение положения дел с выполнением SARPS;
4. *порукает* Совету:
- a) и впредь предпринимать действия по упорядочению работы Ассамблеи путем ориентирования ее на выработку принципиальных установок и программы работы и устранения элементов дублирования в ее повестке дня;
- b) в соответствии со статьями 54 и 55 Конвенции уделять больше внимания в своей программе работы решениям, касающимся политики ИКАО в таких областях, как выполнение решений Ассамблеи, управление финансами, принятие SARPS, доклады Ассамблее о нарушениях и подготовка дипломатических конференций в рамках ИКАО;
- c) продолжать проведение оценки характера, методов и процедур работы ИКАО, особенно ее руководящих органов, включая сравнение с другими аналогичными организациями системы ООН, и прибегая, если это необходимо и уместно, к помощи внешнего органа, например Объединенной инспекционной группы Организации Объединенных Наций;
- d) рассмотреть вопрос о том, может ли сокращение количества заседаний Совета и его вспомогательных органов привести к повышению эффективности
- ности контроля Советом за деятельностью Организации и к снижению расходов на обслуживание Совета;
- e) определить возможную сумму экономии средств в рамках Секретариата;
5. *предлагает* Совету и Генеральному секретарю в рамках их соответствующей компетенции:
- a) продолжить работу в контексте резолюции А31-2 Ассамблеи;
- b) расширить эту работу, включив в нее изучение способов устранения препятствий на пути повышения эффективности работы Секретариата;
- c) изучить, после того как будет определено, какие расходы в ИКАО относятся к административным расходам и расходам по обеспечению программы, возможность существенного сокращения доли административных расходов в бюджете Регулярной программы в течение следующих двух трехгодичных бюджетных циклов, принимая во внимание процессы, происходящие в Организации Объединенных Наций и других учреждениях;
6. *предлагает* Генеральному секретарю:
- a) рассмотреть вопрос о рациональности и эффективности с точки зрения затрат внедрения программы стимулирования и поощрения персонала;
- b) повысить эффективность деятельности региональных бюро;
- c) рассмотреть возможность объединения региональных бюро и консолидации их функций в целях повышения эффективности осуществления программ. Эту процедуру следует рассматривать в свете новых технологий и новых подходов к проблемам различных регионов;
7. *предлагает* Совету информировать государства о прогрессе в выполнении положений пунктов 3–6 настоящей резолюции до 1 мая 2000 года и представить полный доклад на следующей очередной сессии Ассамблеи.

**A33-3. Повышение эффективности ИКАО (для решения новых проблем)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что нынешняя ситуация, возникшая в результате трагических событий 11 сентября 2001 года, обуславливает необходимость быстрых и незамедлительных действий ИКАО перед лицом новых угроз и требований, с тем чтобы обеспечить ее эффективный

вклад в безопасность полетов, авиационную безопасность и эффективность полетов во всем мире,

*принимая во внимание*, что ИКАО располагает экспертными органами, которые непрерывно занимаются вопросами безопасности полетов и авиационной безопасности, консультируя Совет и тесно работая с ним,

*принимая во внимание*, что для данной Организации Совет является постоянным совещательным избираемым органом, представляющим все регионы мира, что способствует дальнейшему повышению его законности,

*принимая во внимание*, что Совет ИКАО является политическим органом с международно-признанными законными полномочиями решать вопросы международной гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что Договаривающиеся государства могут осуществлять свой суверенитет в свете полномочий Совета посредством механизма, который может позволить им просить о пересмотре вновь вводимых SARPS,

*порукает* Совету изыскать способы сократить процесс утверждения и принятия SARPS, считающихся имеющими ключевое значение для безопасности полетов и безопасности гражданской авиации, в тех случаях, когда это необходимо.

#### **A11-16. Эффективность подготовки и проведения совещаний**

*Ассамблея*, будучи озабочена возрастающей нагрузкой на государства как в смысле финансов, так и персонала, *порукает* Совету:

1. продолжить изучение вопроса о повышении эффективности подготовки и проведения совещаний Организации, например за счет составления более четкой и краткой документации, ограничения повестки дня и других разумных сокращений продолжительности совещаний;
2. наладить сотрудничество с Договаривающимися государствами в этой области.

#### **A31-1. Официальная эмблема и печать ИКАО**

*Ассамблея*,

*рассмотрев* рекомендацию Совета относительно эмблемы и печати ИКАО,

*постановляет*, что воспроизведенные ниже рисунки являются официальной эмблемой и печатью Международной организации гражданской авиации;

*заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A21-4.

Официальная эмблема

Официальная печать



### **ОТНОШЕНИЯ С ДОГОВАРИВАЮЩИМИСЯ ГОСУДАРСТВАМИ**

#### **A1-14. Улучшение связи с Договаривающимися государствами**

*Первая Ассамблея*,

*принимая во внимание*, что необходимо улучшить связь между Организацией и Договаривающимися государствами в целях выполнения задач, стоящих перед Организацией, и

*принимая во внимание*, что Временный совет обратил внимание первой Ассамблеи Организации на определенные меры, которые можно принять для улучшения существующих каналов связи, и

*принимая во внимание*, что такое улучшение может быть достигнуто только при сотрудничестве всех Договаривающихся государств, если каждое из государств предпримет соответствующие действия в пределах своей территории,

*соответственно рекомендует*, чтобы:

1. Договаривающиеся государства представили полную информацию о мерах, принятых до настоящего времени, по обеспечению каналов связи с Организацией;
2. Договаривающиеся государства в рамках своих национальных администраций назначили должностное лицо или должностных лиц, несущих конкретную ответственность за налаживание, где это необходимо, и за координацию каналов связи с Организацией;
3. Договаривающиеся государства представляли Организации через такие промежутки времени, которые могут быть определены Советом, доклады о ходе выполнения Стандартов, Практики и процедур, принятых Организацией, или сообщали о причинах их невыполнения;

4. Договаривающиеся государства предоставляли Организации без необоснованной задержки информацию, документы и издания, запрашиваемые Организацией в соответствии с Конвенцией;

5. Договаривающиеся государства по договоренности с Организацией направляли сотрудников своих учреждений в Штаб-квартиру и Региональные бюро Организации для подготовки и ознакомления с деятельностью Организации.

**A2-26. Общая Конвенция о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений и Приложение к ней, касающееся ИКАО**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что раздел 37 общей Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений, утвержденной второй сессией Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, предусматривает что:

"применение настоящей Конвенции к каждому специализированному учреждению начинается, когда последнее передает Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций окончательный текст соответствующего приложения и извещает его о том, что оно принимает "стандартные статьи" с изменениями, указанными в приложении, и обязуется проводить в жизнь положения разделов 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 и 45 и все положения Приложения;" и

*принимая во внимание,* что в соответствии с положениями раздела 35 вышеуказанной Конвенции проект Приложения III к Конвенции, касающегося Международной организации гражданской авиации, рекомендуется указанной Организации, и

*принимая во внимание,* что привилегии и иммунитеты, определенные в общей Конвенции с изменениями, предусмотренными Приложением, касающимся ИКАО, необходимы для эффективного выполнения функций Организации,

1. *утверждает* в качестве окончательного текста Приложения, касающегося ИКАО, текст, рекомендованный второй сессией Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, который содержится в Приложении III к указанной общей Конвенции;

2. *принимает* "стандартные статьи" вышеуказанной общей Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений, измененные вышеупомянутым Приложением;

3. *обязуется* выполнять положения разделов 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 и 45 и раздела 2 (iii) указанного Приложения;

4. *порукает* Генеральному секретарю:

a) направить Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций текст Приложения, утвержденный в соответствии с вышеуказанным пунктом 1;

b) проинформировать Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что:

– Организация принимает "стандартные статьи", измененные Приложением; и

– Организация обязуется выполнять положения разделов 8, 18, 22, 23, 24, 31, 32, 42 и 45 и раздела 2 (iii) Приложения;

5. *порукает* Генеральному секретарю в соответствии с положениями раздела 42 "стандартных статей" направить текст общей Конвенции вместе с Приложением, касающимся ИКАО, тем Договаривающимся государствам, которые не являются членами Организации Объединенных Наций, и предложить этим государствам присоединиться к ней в части, касающейся ИКАО, путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций или Генеральному секретарю ИКАО документа о присоединении к этой Конвенции.

**A2-27. Рекомендация Договаривающимся государствам о предоставлении ИКАО привилегий и иммунитетов, предусмотренных в общей Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений и Приложении III к ней, до официального одобрения ими Конвенции и Приложения**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что вторая сессия Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций признала необходимость предоставления специализированным учреждениям в кратчайший срок привилегий и иммунитетов, без которых невозможно эффективное выполнение ими своих функций, и

*принимая во внимание,* что неизбежны значительные задержки, прежде чем Конвенция вступит в силу в отношении таких учреждений, и

*принимая во внимание,* что вторая сессия Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций рекомендовала государствам – членам Организации Объединенных Наций до официального присоединения к общей Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений, включая приложения, касающиеся каждого учреждения, немедленно предоставить, насколько это возможно, специализированным учреждениям, или в связи с таковыми, привилегии и иммунитеты, предусматриваемые в указанной общей Конвенции и ее при-

ложениях, "причем предполагается, что специализированные учреждения могут предпринимать все необходимые меры аналогичного характера в отношении тех своих членов, которые не являются членами Организации Объединенных Наций",

*рекомендует* государствам – членам Международной организации гражданской авиации до официального одобрения общей Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений, включая Приложение, касающееся ИКАО, немедленно предоставить, насколько это возможно, ИКАО, или в связи с ИКАО, привилегии и иммунитеты, предусматриваемые в указанной общей Конвенции и Приложении.

**A26-3. Конвенция о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что резолюцией A2-26 Ассамблея приняла Конвенцию о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений,

*принимая во внимание,* что в резолюции A2-27 Ассамблея рекомендовала Договаривающимся государствам немедленно предоставить, насколько это возможно, ИКАО, или в связи с ИКАО, привилегии и иммунитеты, предусматриваемые в указанной Конвенции,

*принимая во внимание,* что некоторые Договаривающиеся государства еще не присоединились к Конвенции,

*принимая во внимание,* что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в резолюции 39/27, принятой 30 ноября 1984 года, подтвердила свою предыдущую просьбу, изложенную в резолюции 239С(III) от 18 ноября 1948 года, к государствам-членам, которые еще не сделали этого, принять необходимые меры для освобождения своих граждан, состоящих на службе в Организации Объединенных Наций, от национального подоходного налога в отношении их жалования и иного вознаграждения, выплачиваемого им Организацией Объединенных Наций,

1. *призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, принять меры по присоединению к Конвенции о привилегиях и иммунитетах специализированных учреждений;

2. *призывает* все Договаривающиеся государства принять в рамках своих полномочий меры для применения принципов указанной Конвенции;

3. *порукает* Генеральному секретарю довести данную резолюцию до сведения всех Договаривающихся государств;

4. *порукает* Совету представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о выполнении данной резолюции.

**A33-5. Подтверждение Венской конвенции 1986 года о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что *Венская конвенция о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями* была принята 21 марта 1986 года конференцией, созванной Генеральной Ассамблеей Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание,* что статья 83 упомянутой Конвенции предусматривает, что она подлежит ратификации государствами и актам официального подтверждения международных организаций,

*принимая во внимание,* что Конвенция была подписана от имени ИКАО Президентом Совета 29 июня 1987 года,

*принимая во внимание,* что резолюцией 53/100 (*Десятилетие международного права Организации Объединенных Наций*) Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций, в частности, призвала государства рассмотреть вопрос о ратификации Конвенции или присоединении к ней, международные организации, которые подписали Конвенцию, сдать на хранение акт официального подтверждения, а другие имеющие на это право организации присоединиться к ней как можно скорее,

*принимая во внимание,* что настоящая Ассамблея считает, что эта Конвенция внесет дополнительную ясность и определенность в вопрос о правовом режиме, регулирующем договорные отношения между ИКАО и государствами или между ИКАО и другими международными организациями – сторонами в Конвенции, и тем самым повысит эффективность функционирования Организации,

1. *постановляет,* что ИКАО следует официально подтвердить *Венскую конвенцию о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями* (1986);

2. *уполномочивает* Президента Совета подписать акт официального подтверждения упомянутой Конвенции для сдачи на хранение от имени ИКАО;

3. *призывает* государства, которые еще не сделали этого, ратифицировать Конвенцию, с тем чтобы она как можно скорее вступила в силу.

**A1-15. Политика ИКАО в области общественной информации**

Ассамблея,

*принимая во внимание* признанный факт, что Международная организация гражданской авиации в своем существовании зависит от активного участия Договаривающихся государств и что на такое участие, в свою очередь, в значительной степени влияет поддержка, оказываемая общественным мнением в Договаривающихся государствах, и

*принимая во внимание*, что Временный совет не выполнил полностью рекомендацию первой Временной ассамблеи Временной организации, содержащуюся в резолюции № XIV, относительно создания специальной информационной группы для распространения во всем мире новостей и сведений о деятельности Организации,

*принимая во внимание*, что первая сессия Ассамблеи Организации утвердила соглашение с Организацией Объединенных Наций, в соответствии с которым ожидается, что ООН окажет содействие в выполнении любой программы информации, утвержденной Организацией, и

*принимая во внимание*, что в этих целях Организации Объединенных Наций потребуются в полном объеме содействие информационной группы настоящей Организации,

*соответственно постановляет:*

- a) политику Организации в области общественной информации следует направлять, в первую очередь, на обеспечение информацией о деятельности и целях Организации отдельных лиц или групп, непосредственно связанных с международной гражданской авиацией, и, во вторую очередь, – широкой общественности в Договаривающихся государствах в целом в пределах бюджетных ассигнований и, насколько практически возможно, при сотрудничестве с органом общественной информации Организации Объединенных Наций с целью предания деятельности Организации наиболее широкой огласке;
- b) региональным бюро следует, насколько практически возможно, принимать участие в осуществлении программы информации без ущерба для их основных обязанностей, связанных с вопросами авиации, и без увеличения штатов;
- c) при выполнении положений пунктов a) и b) следует максимально использовать услуги, предоставляемые официальными лицами, несущими ответственность за информацию в области гражданской авиации в различных Договаривающихся государствах.

**A19-1. Ливийский гражданский самолет, сбитый 21 февраля 1973 года израильскими истребителями**

Ассамблея,

*рассмотрев* вопрос о ливийском гражданском самолете, сбитом 21 февраля 1973 года израильскими истребителями над оккупированной египетской территорией в Синае,

*осуждая* действия Израиля, которые привели к гибели 106 ни в чем не повинных людей,

*будучи убеждена* в том, что эти действия затрагивают безопасность международной гражданской авиации и создают для нее угрозу, и поэтому подчеркивая настоятельную потребность в незамедлительном проведении расследования вышеупомянутых действий,

1. *предлагает* Совету поручить Генеральному секретарю организовать расследование в целях выяснения обстоятельств дела и в кратчайший срок представить Совету доклад;

2. *призывает* все заинтересованные стороны полностью сотрудничать в этом расследовании.

**A20-1. Насильственное изменение курса и захват израильскими военными воздушными судами ливанского гражданского воздушного судна**

Ассамблея,

*рассмотрев* пункт повестки дня, касающийся насильственного изменения курса и захвата израильскими военными воздушными судами 10 августа 1973 года ливанского гражданского воздушного судна, зафрахтованного авиакомпанией "Ираки эруэйз",

*считая*, что в результате этих действий Израиль нарушил воздушное пространство Ливана, поставил под угрозу воздушное движение в бейрутском гражданском аэропорту и совершил серьезный акт незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в своей резолюции 337 (1973), принятой 15 августа 1973 года, осудил Израиль за нарушение суверенитета Ливана, насильственное изменение курса и захват ливанского гражданского воздушного судна и призвал ИКАО должным образом учесть вышеупомянутую резолюцию при рассмотрении надлежащих мер по защите международной гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что 20 августа 1973 года Совет ИКАО осудил Израиль за такие действия,

*напоминая*, что Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в своей резолюции 262 в 1968 году осудил Израиль за преднамеренные действия против гражданского аэропорта в Бейруте, в результате которых было уничтожено 13 коммерческих и гражданских воздушных судов, а также напоминая о том, что Ассамблея ИКАО в своей резолюции A19-1 осудила действия Израиля, которые привели к гибели 108 ни в чем не повинных людей, и что Совет в своей резолюции от 4 июня 1973 года решительно осудил действия Израиля и настоятельно рекомендовал Израилю действовать в соответствии с целями и задачами Чикагской конвенции,

1. *решительно осуждает* Израиль за нарушение суверенитета Ливана, насильственное изменение курса и захват ливанского гражданского воздушного судна и нарушение Чикагской конвенции;

2. *настоятельно призывает* Израиль воздерживаться от каких бы то ни было актов незаконного вмешательства в деятельность международного гражданского воздушного транспорта, аэропортов и других средств обслуживания такого транспорта;

3. *серьезно предупреждает* Израиль, что в случае повторения таких актов Ассамблея примет дальнейшие меры, направленные против Израиля, по защите международной гражданской авиации.

#### A24-5. Чрезвычайная сессия Совета

*Ассамблея,*

*рассмотрев* доклад Президента Совета (A24-WP/49) о чрезвычайной сессии Совета, проведенной 15 и 16 сентября 1983 года в связи с трагическим инцидентом, который произошел 1 сентября 1983 года с рейсом 007 авиакомпании "Кориэн эрлайнз",

*одобряет* резолюции и решения, принятые на этой сессии\*;

*настоятельно призывает* все государства-члены в полной мере сотрудничать в их осуществлении.

#### A21-7. Иерусалимский аэропорт

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что аэропорт Иерусалима расположен на оккупированной арабской территории и зарегистрирован в аэронавигационном плане ИКАО по Ближнему Востоку как находящийся под юрисдикцией Иордании,

*напоминая*, что на основании статей 1, 5 и 6 Конвенции о международной гражданской авиации Договаривающиеся государства признают, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией и что никакие регулярные воздушные сообщения или нерегулярные международные воздушные сообщения, имеющие целью принятие на борт или выгрузку пассажиров, груза и почты, не могут осуществляться над территорией или на территории Договаривающегося государства, кроме как по специальному разрешению или с какой-либо другой санкции данного государства,

*постановляет*, что всем Договаривающимся государствам при выполнении вышеупомянутых статей Конвенции следует принимать все необходимые меры, чтобы воздерживаться от выполнения полетов или выдачи разрешения любой авиакомпании на осуществление любого рода воздушного сообщения, как регулярного, так и нерегулярного, в аэропорт или из аэропорта Иерусалима без заранее полученного разрешения в соответствии с положениями вышеупомянутых статей.

#### A23-5. Иерусалимский аэропорт

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что Израиль принял законодательство, изменяющее географический, демографический и исторический характер и статус Иерусалима,

*принимая во внимание*, что Иерусалимский аэропорт является неотъемлемой частью Иерусалима, который расположен на оккупированных арабских территориях,

*принимая во внимание*, что Совет Безопасности Организации Объединенных Наций в своей резолюции № 478 от 20 августа 1980 года счел эти меры Израиля не имеющими юридической силы,

*принимая во внимание*, что статья 5 Соглашения, заключенного между Организацией Объединенных Наций и ИКАО и содержащегося в Дос 7970, подтверждает обязательство ИКАО добиваться реализации целей ООН,

*принимая во внимание*, что резолюция A21-7 Ассамблеи ИКАО 1974 года признает арабский суверенитет над Иерусалимским аэропортом,

*принимая во внимание*, что Совет на своей 86-й сессии (в декабре 1975 года) выразил глубокое сожаление по поводу игнорирования Израилем вышеупомянутой резолюции Ассамблеи,

*принимая во внимание*, что меры Израиля противоречат резолюции A21-7 Ассамблеи ИКАО 1974 года и решению Совета, принятому на 86-й сессии 17 декабря 1975 года,

*принимая во внимание*, что Израиль продолжает упорно опаривать резолюции ИКАО и пренебрегать ими,

\* Воспроизводятся в "Действиях Совета" (чрезвычайная сессия), Дос 9428-C/1079, с. 21–25.

1. *вновь подтверждает* свою резолюцию А21-7 (1974) и решение Совета, принятое на 86-й сессии 17 декабря 1975 года;

2. *считает* изменение географического, демографического и исторического характера и статуса Иерусалима не имеющим юридической силы;

3. *выражает глубокое сожаление* по поводу действий Израиля, официально аннексировавшего Иерусалим, включая его аэропорт;

4. *настоятельно призывает* Израиль отменить такие меры и соблюдать резолюции Ассамблеи ИКАО;

5. *порукает* Совету принять необходимые меры по проведению в жизнь резолюции А21-7 Ассамблеи и решения Совета, принятого на 86-й сессии 17 декабря 1975 года.

**A22-5. Акт диверсии и уничтожение кубинского гражданского воздушного судна, выполнявшего регулярный рейс в районе Карибского моря, в результате которого погибло 73 человека – пассажиры и экипаж**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что совершенный 6 октября 1976 года преступный диверсионный акт против кубинского транспортного воздушного судна, выполнявшего регулярный рейс, представляет собой один из актов индивидуальной агрессии против воздушного судна, который привел к самому большому числу человеческих жертв: погибли все члены экипажа и пассажиры, всего 73 человека,

*принимая во внимание,* что Международная организация гражданской авиации в резолюции А20-2 осудила все акты незаконного вмешательства, направленные против гражданской авиации,

*принимая во внимание* целесообразность принятия в отношении столь серьезного акта таких мер, которые наглядно продемонстрировали бы решимость государств преследовать виновников и без колебания пресекать любые попытки нападения, направленные против безопасности воздушного транспорта и жизни экипажей и пассажиров,

1. *осуждает* преступный диверсионный акт против кубинского воздушного судна CU-T 1201, который привел к гибели 73 человек;

2. *настоятельно призывает* государства, которые имеют возможность сделать это, возбудить преследование и наказать самым строгим образом преступников, совершивших этот акт, с тем, чтобы наказание соответствовало масштабу совершенного преступления и послужило сдерживающим фактором в будущем;

3. *выражает* свое глубочайшее сочувствие и соболезнование семьям жертв этого трагического бедствия и всех

других бедствий, вызванных преступными актами против гражданской авиации.

**A28-7. Авиационные последствия вторжения Ирака в Кувейт**

*Ассамблея,*

*напоминая,* что Конвенция о международной гражданской авиации основана на убеждении в том, что будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности, и что желательно избегать трений и содействовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире,

*учитывая* положения и принципы Конвенции о международной гражданской авиации,

*отмечая* осуждение Советом Безопасности Организации Объединенных Наций вторжения в Кувейт и резолюцию 662, в которой Совет Безопасности постановил, что аннексия Кувейта Ираком является юридически незаконной и считается недействительной, и призвал все государства, международные организации и специализированные учреждения не признавать эту аннексию и воздерживаться от любых действий или контактов, которые могли бы быть истолкованы как косвенное признание аннексии,

*отмечая* далее резолюцию 661, в которой Совет Безопасности призывает все государства принять соответствующие меры по защите активов законного правительства Кувейта и его учреждений,

*отмечая* далее резолюцию 670, в которой Совет Безопасности подтвердил, что специализированным учреждениям требуется принять такие меры, которые могут быть необходимы для осуществления положений резолюции 661,

*отмечая* далее резолюцию 670, в которой Совет Безопасности подтвердил, что декрет № 377 Совета революционного командования Ирака от 16 сентября 1990 года, заявляющий, в частности, о конфискации активов иностранных компаний, является недействительным,

1. *осуждает* нарушение суверенитета воздушного пространства Кувейта и разграбление международного аэропорта Кувейта вооруженными силами Ирака, включая захват и перемещение в Ирак 15 воздушных судов авиакомпании "Кувейт эруэйз" и якобы имевшую место их регистрацию Ираком;

2. *призывает* Ирак содействовать скорейшему возвращению владельцам зарегистрированных в иностранных государствах воздушных судов, задержанных в международном аэропорту Кувейта;



3. *заявляет*, что односторонняя регистрация воздушных судов авиакомпании "Кувейт эруэйз" в качестве иракских воздушных судов недействительна, и призывает правительство Ирака вернуть кувейтские воздушные суда законному правительству Кувейта;

4. *просит* все государства, на чьей территории окажется любое из этих воздушных судов, передать их законному правительству Кувейта;

5. *просит* все государства не поставлять Ираку, его компаниям или гражданам, прямо или косвенно, каких-либо запасных частей, оборудования, припасов или услуг, позволяющих Ираку использовать эти воздушные суда;

6. *просит* Совет поддерживать в последующем контакты по данному вопросу с Договаривающимися государствами в отношении мер, принимаемых по выполнению настоящей резолюции, с тем чтобы можно было постоянно держать данный вопрос в поле зрения.

#### A32-6. Безопасность аэронавигации

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что 31 августа 1998 года одно из Договаривающихся государств произвело запуск объекта с ракетными двигателями и что часть этого объекта упала в воды Тихого океана у берегов Санрику на северо-востоке Японии,

*принимая во внимание*, что зона падения объекта находилась вблизи международной воздушной трассы A590, которая, как известно, входит в состав комплексной системы маршрутов NORAS и является магистральным маршрутом, соединяющим Азию и Северную Америку, по которому ежедневно воздушными судами различных стран выполняется около 180 полетов,

*принимая во внимание*, что запуск такого объекта был произведен не в соответствии с основополагающими принципами, Стандартами и Рекомендуемой практикой Конвенции о международной гражданской авиации,

*отмечая* необходимость безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации и принятия Договаривающимися государствами соответствующих мер по дальнейшему укреплению безопасности полетов международной гражданской авиации,

1. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства вновь подтвердить, что безопасность воздушного движения имеет первостепенное значение для устойчивого развития международной гражданской авиации;

2. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства строго выполнять положения Конвенции о международной гражданской авиации, Приложений к ней и соответствующие правила в целях недопущения повторения таких потенциально опасных действий;

3. *порукает* Генеральному секретарю незамедлительно обратить внимание всех Договаривающихся государств на данную резолюцию.

**A33-2. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства**

**A33-1. Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию**

### ВЗАИМООТНОШЕНИЯ С МЕЖДУНАРОДНЫМИ ОРГАНИЗАЦИЯМИ И ДРУГИМИ ОРГАНАМИ

**A1-10. Взаимоотношения с общественными международными организациями**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что существует ряд общественных международных организаций, чья деятельность влияет на деятельность настоящей Организации или на деятельность которых оказывает влияние настоящая Организация,

*принимая во внимание*, что тесное сотрудничество с такими организациями будет способствовать работе настоящей Организации и развитию международной гражданской авиации,

*соответственно*

1. *уполномочивает* Совет вступить в соответствующие соглашения с общественными международными организациями, деятельность которых влияет на международную гражданскую авиацию, в частности в отношении технического сотрудничества, обмена информацией и документацией, участия в совещаниях и других вопросов, которые могут способствовать эффективному сотрудничеству при условии, что выполнение таких соглашений не повлечет какого-либо увеличения бюджета, утвержденного на конкретный год;

2. *считает* желательным, чтобы такие соглашения, когда практически возможно, заключались предпочтительно не в форме официальных договоров, а в виде неофициальных рабочих договоренностей;

3. *предлагает* Совету представить следующей сессии Ассамблеи доклад о характере и сфере применения каждого соглашения, заключенного в соответствии с настоящей резолюцией.

**A1-11. Взаимоотношения с частными международными организациями**

Ассамблея,

принимая во внимание, что существует ряд частных международных организаций, деятельность которых влияет на деятельность ИКАО или на деятельность которых оказывает влияние Международная организация гражданской авиации,

принимая во внимание, что тесное сотрудничество с такими организациями будет способствовать работе ИКАО и развитию международной гражданской авиации,

соответственно

А. постановляет:

1. настоящим Совет уполномочивается по своему усмотрению вступать в соответствующие соглашения с частными международными организациями, деятельность которых влияет на международную гражданскую авиацию, и

- а) которые имеют широкое и прочно установленное представительство, а также руководящий международный орган, носящий постоянный характер и состоящий из уполномоченных представителей;
- б) цели и задачи которых не противоречат общим принципам, заложенным в Конвенции о международной гражданской авиации;

2. рамки этого сотрудничества, предусмотренного в любом таком соглашении, определяются степенью, в которой конкретные вопросы, входящие в соответствующие сферы компетенции двух организаций, представляют интерес для обеих;

3. сотрудничество в отношении вопросов, представляющих интерес для обеих организаций, может осуществляться в следующих формах или в таких других формах, которые Совет найдет подходящими:

- а) обмен информацией и документацией,
- б) взаимное представительство и участие в работе технических совещаний, комитетов или рабочих групп;

4. участие в работе Организации осуществляется без права голоса,

при условии, что выполнение таких соглашений не повлечет какого-либо увеличения бюджета, утвержденного на конкретный год;

В. считает желательным, чтобы такие соглашения, когда это практически возможно, заключались предпоч-

тительно не в форме официальных договоров, а в виде неофициальных рабочих договоренностей;

С. предлагает Совету представить следующей сессии Ассамблеи доклад о характере и сфере применения каждого соглашения, заключенного в соответствии с настоящей резолюцией.

**A1-2. Утверждение соглашения с Организацией Объединенных Наций**

Ассамблея ИКАО,

принимая во внимание, что в соответствии с резолюцией XXI Временной ассамблеи ПИКАО Временный совет ПИКАО обсудил проект соглашения о взаимоотношениях между ИКАО и Организацией Объединенных Наций и передал это соглашение на утверждение Ассамблее ИКАО,

принимая во внимание, что Ассамблея ИКАО выражает желание вступить в соглашение с Организацией Объединенных Наций на условиях, предложенных Временным советом ПИКАО,

соответственно настоящим утверждает соглашение о взаимоотношениях с Организацией Объединенных Наций и постановляет:

- а) уполномочить Совет заключить с Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций такие дополнительные договоренности с целью осуществления этого соглашения в соответствии со статьей XIX, которые могут быть желательны в свете практического опыта этих двух Организаций;
- б) уполномочить Совет в соответствии с положениями статьи XX вступить в переговоры с Организацией Объединенных Наций относительно заключения дальнейших соответствующих соглашений между ИКАО и Организацией Объединенных Наций по вопросам авиации, входящим в компетенцию ИКАО. Такие соглашения подлежат окончательному утверждению Ассамблеей;
- с) уполномочить Президента Совета подписать совместно с соответствующим должностным лицом Организации Объединенных Наций протокол о вступлении в силу соглашения о взаимоотношениях между Организацией Объединенных Наций и ИКАО;
- д) уполномочить Совет вступить в соответствии с положениями статьи XXI соглашения в переговоры с Организацией Объединенных Наций относительно пересмотра соглашения о взаимоотношениях. Изменения, согласованные Советом, подлежат окончательному утверждению Ассамблеей.

**A2-24. Взаимоотношения с Организацией Объединенных Наций**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Ассамблея рассмотрела рекомендации Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций, содержащиеся в ее резолюциях 125 (II) и 165 (II), и рекомендации Экономического и Социального Совета, содержащиеся в его резолюциях, принятых 10 марта 1948 года,

*принимая во внимание,* что Ассамблея изучила заявление о взаимоотношениях ИКАО с Организацией Объединенных Наций, содержащееся в докладе Совета (A2-P/5) и в документации по этому вопросу, представленной второй сессии Ассамблеи (A2-AD/1),

1. *выражает согласие* с действиями, предпринятыми Советом в соответствии с рекомендациями Организации Объединенных Наций, а также с его мнением относительно возможности объединения в настоящее время бюджета ИКАО с бюджетом Организации Объединенных Наций;

2. *одобряет* методы претворения в жизнь соглашения между ИКАО и Организацией Объединенных Наций;

3. *порукает* Совету в дальнейшем поддерживать тесные взаимоотношения и сотрудничество с Организацией Объединенных Наций в целях выполнения задач, изложенных в соглашении с этой Организацией.

**A2-25. Дополнительное соглашение, касающееся использования должностными лицами ИКАО пропусков-паспортов Организации Объединенных Наций**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Соглашение, заключенное между Организацией Объединенных Наций и Международной организацией гражданской авиации 13 мая 1947 года, не содержит положений относительно использования должностными лицами ИКАО пропусков-паспортов Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание,* что в соответствии с резолюцией A1-2 первой сессии Ассамблеи Совет ИКАО провел переговоры с Организацией Объединенных Наций относительно дополнительного соглашения к Соглашению от 13 мая 1947 года, касающегося использования должностными лицами ИКАО пропусков-паспортов Организации Объединенных Наций, и что вышеуказанное дополнительное соглашение подлежит окончательному утверждению Ассамблей,

1. *утверждает* Дополнительное соглашение к Соглашению между Организацией Объединенных Наций и Меж-

дународной организацией гражданской авиации от 13 мая 1947 года; указанное Дополнительное соглашение касается использования должностными лицами ИКАО пропусков-паспортов Организации Объединенных Наций;

2. *порукает* Президенту Совета после утверждения вышеуказанного Дополнительного соглашения Генеральной Ассамблей Организации Объединенных Наций подписать вместе с соответствующим должностным лицом Организации Объединенных Наций Протокол о вступлении в силу Дополнительного соглашения.

**A5-5. Координация деятельности Организации Объединенных Наций и ИКАО в отношении чрезвычайных мер по оказанию помощи в поддержании международного мира и безопасности**

*Ассамблея,*

*действуя* в соответствии с положениями статьи 64 Конвенции о международной гражданской авиации, озаглавленной "Соглашения о безопасности", и положениями связанной с ней статьи 49 i),

*напоминая:* а) что в соответствии со статьей VII Соглашения между Организацией Объединенных Наций и Международной организацией гражданской авиации Международная организация гражданской авиации соглашается сотрудничать с Экономическим и Социальным Советом в предоставлении такой информации и оказании такой помощи Совету Безопасности, которую он может потребовать, включая помощь в выполнении решений Совета Безопасности по поддержанию и восстановлению международного мира и безопасности; б) что статья XX Соглашения между Организацией Объединенных Наций и Международной организацией гражданской авиации предусматривает возможность заключения дальнейших соглашений между Организацией Объединенных Наций и ИКАО по авиационным вопросам, входящим в компетенцию Организации и непосредственно затрагивающим международную безопасность, как это предусмотрено в Конвенции о международной гражданской авиации,

*принимая к сведению* резолюцию 377 (V) Генеральной Ассамблеи, озаглавленную "Единство в пользу мира", которая предусматривает, что Генеральная Ассамблея может делать членам Организации рекомендации относительно коллективных мер по поддержанию международного мира и безопасности, если Совет Безопасности не принимает мер,

*принимая к сведению,* что в соответствии с резолюцией Экономического и Социального Совета от 14 марта 1951 года о чрезвычайных мерах Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций провел консультации с Генеральным секретарем ИКАО относительно конкретных соглашений, которые надлежит заключить, чтобы предусмотреть действия в чрезвычайных обстоятельствах,

в этой связи заявляет:

Международная организация гражданской авиации согласна сотрудничать с основными органами Организации Объединенных Наций и оказывать им всевозможную помощь в отношении вопросов, входящих в компетенцию ИКАО и непосредственно затрагивающих международный мир и безопасность, как это предусмотрено в Конвенции о международной гражданской авиации, с должным учетом особого положения членов Международной организации гражданской авиации, которые не являются членами Организации Объединенных Наций.

#### **A9-16. Десятая годовщина Организации Объединенных Наций**

Ассамблея, отмечая, что 20–26 июня 1955 года в Сан-Франциско Организация Объединенных Наций будет отмечать десятую годовщину своего основания,

1. *выражает* свою глубокую признательность Организации Объединенных Наций за ее вклад в дело международного мира и всеобщего благосостояния;

2. *поддерживает* намерение Международной организации гражданской авиации в полной мере сотрудничать с Организацией Объединенных Наций в соответствии с духом Конвенции о международной гражданской авиации и Устава Организации Объединенных Наций, соблюдая условия Соглашения об установлении взаимоотношений между этими двумя Организациями.

#### **A27-17. Взаимоотношения между ИКАО и региональными организациями гражданской авиации**

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что в резолюции A10-5 Ассамблея установила рамки политики для регулирования отношений, включая финансовые соглашения, между ИКАО и Европейской конференцией гражданской авиации (ЕКГА),

*принимая во внимание*, что в резолюции A18-21 Ассамблея, помимо прочего, предложила Совету распространить такую политику и соглашения на другие региональные организации гражданской авиации, а в резолюции A21-8 предложила региональным организациям рассматривать возможность приглашения на свои совещания Договаривающихся государств, не являющихся членами данной региональной организации,

*принимая во внимание*, что в соответствии с резолюциями A10-5 и A18-21 ИКАО установила тесные и взаимовыгодные отношения с ЕКГА, Африканской комиссией гражданской авиации (АКГА) и Латиноамериканской комиссией гражданской авиации (ЛАКГА), которые содействуют достижению всеобщих целей и задач, изло-

женных в Конвенции о международной гражданской авиации, и способствуют развитию региональных форумов, в рамках которых государства могут проводить сотрудничество и координацию деятельности по вопросам воздушного транспорта, представляющим всеобщий интерес,

*принимая во внимание*, что финансовые соглашения, предусматриваемые в резолюции A10-5, следует модифицировать с целью отразить изменения в условиях, происшедшие со времени их принятия, рост и развитие региональных организаций и позволить этим организациям взять на себя полную ответственность за ведение своих собственных финансовых дел,

*принимая во внимание*, что постоянная жизнеспособность и деятельность региональных органов служит интересам международной гражданской авиации,

1. *постановляет*, что:

- a) Организация обеспечивает работу и деятельность любых существующих и будущих региональных организаций гражданской авиации, если соответствующая региональная организация обращается с просьбой о таком обеспечении и эта просьба надлежащим образом утверждена, с учетом ресурсов ИКАО и осуществления ее программы работы;
- b) любое финансовое обеспечение Организацией деятельности региональных организаций гражданской авиации, как, например, дальнейшее предоставление услуг Секретариата, следует утверждать на Ассамблее в виде части бюджетов Регулярной программы Организации и указывать в бюджете как обеспечение деятельности региональных организаций;

2. *порукает* Совету:

- a) заключить с каждой региональной организацией гражданской авиации соответствующее рабочее соглашение, отражающее вышеуказанные принципы и обеспечивающее тесные рабочие взаимоотношения, включая сотрудничество и координацию деятельности, согласование программ работы во избежание ненужного дублирования и участие, по договоренности, в определенных совещаниях друг друга;
- b) включить в такие рабочие соглашения, по договоренности и где это практически осуществимо, положение о разделении расходов на общие средства и обслуживание, предоставляемое государствам-членам;
- c) благожелательно рассматривать просьбы региональных организаций о помощи по вопросам воздушного транспорта, представляющим интерес в региональном масштабе;

3. *предлагает* региональным организациям гражданской авиации в соответствии со своими правилами процедуры благожелательно рассматривать возможность приглашения Договаривающихся государств ИКАО, которые

не являются членами данной региональной организации, участвовать в качестве наблюдателей в их совещаниях;

4. *объявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A10-5, пункт 1 а) постановляющей части резолюции A18-21 и резолюцию A21-8.

#### **A22-7. Статут Объединенной инспекционной группы**

*Ассамблея,*

*рассмотрев* резолюцию 31/192 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций,

*приняв к сведению*, что для ИКАО польза от деятельности Объединенной инспекционной группы носит ограниченный характер с учетом той роли, которую выполняет Совет ИКАО, осуществляющий контроль за работой Организации на постоянной основе,

*считая*, что для обеспечения единообразия и координации в системе организаций ООН целесообразно, чтобы ИКАО продолжала пользоваться услугами Объединенной инспекционной группы после 31 декабря 1977 года,

*постановляет:*

1. принять статут Объединенной инспекционной группы, которая будет по-прежнему нести ответственность перед Советом применительно к деятельности Группы в отношении ИКАО;

2. компетенция Группы по-прежнему распространяется на функции Генерального секретаря, однако не распространяется на функции Ассамблеи, Совета и подчиненных ему органов;

3. уполномочить Генерального секретаря направить настоящую резолюцию Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

#### **A21-12. Комиссия по международной гражданской службе**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций в резолюции 3042 (XXVII) постановила учредить в принципе Комиссию по международной гражданской службе в качестве органа для регулирования и координации условий службы в общей системе Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание*, что в статье XII Соглашения между Организацией Объединенных Наций и Международной организацией гражданской авиации от 1 октября 1947 года признается, что с точки зрения эффективной

административной координации желательно ввести единую унифицированную систему международной гражданской службы,

*принимая во внимание*, что в соответствии со статьями 58 и 65 Конвенции о международной гражданской авиации Ассамблея имеет полномочия устанавливать правила, согласно которым Совет решает вопросы, касающиеся персонала Организации, и санкционировать заключение Советом соглашений, которые могут содействовать работе Организации,

*постановляет*, что Совет по рассмотрении положений о статуте и работе Комиссии по международной гражданской службе уполномочивается заключать такие соглашения или договоренности, которые отвечают интересам Организации.

#### **A29-11. Использование космической техники в области аэронавигации**

#### **A33-7. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды**

#### **A33-2. Добавление Н. Сотрудничество с международными организациями в области обеспечения авиационной безопасности**

#### **Решение A21. Резолюции Организации Объединенных Наций относительно приглашения представителей освободительных движений принимать участие в совещаниях специализированных учреждений**

(см. Doc 9119 A21-Min. P/1-12, с. 110, п. 19)

#### **A32-13. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра**

#### **A22-6. Участие Организации освобождения Палестины (ООП) в ИКАО в качестве наблюдателя**

*Ассамблея,*

*рассмотрев* резолюцию 3237 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций от 22 ноября 1974 года в отношении права Организации освобождения Палестины участвовать в качестве наблюдателя в сессиях и работе Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций и всех международных конференций, созываемых под

эгидой Генеральной Ассамблеи ООН и (или) других органов Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание*, что Организация освобождения Палестины фактически участвовала в качестве наблюдателя во Всемирной конференции по народонаселению, Всемирной продовольственной конференции, Конференции Организации Объединенных Наций по морскому праву, Конференции Организации Объединенных Наций по преступности и Конференции Организации Объединенных Наций по населенным пунктам (Хабитат),

*принимая также во внимание*, что Организация освобождения Палестины участвует в качестве наблюдателя в сессиях и работе Продовольственной и сельскохозяйственной организации, ЮНЕСКО, Международной организации труда и Всемирной организации здравоохранения,

*считает*, что Организация освобождения Палестины имеет право участвовать в качестве наблюдателя:

- а) в сессиях и работе Ассамблеи ИКАО и других международных конференций, созываемых под эгидой ИКАО;
- б) в региональных совещаниях, рассматривающих вопросы, связанные с ее территориями;

*порукает* Совету предпринять необходимые шаги для осуществления настоящей резолюции.

### ОБЩАЯ ПОЛИТИКА В ОТНОШЕНИИ СПЕЦИАЛЬНЫХ ПРОГРАММ

#### A29-11. Использование космической техники в области аэронавигации

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что исследование и использование космического пространства в мирных целях представляет большой интерес для международной гражданской авиации и затрагивает вопросы, входящие в компетенцию Организации в соответствии с положениями Чикагской конвенции,

*принимая во внимание*, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций признала, что специализированные учреждения ООН могут выполнять различные полезные функции, связанные с деятельностью по исследованию космоса, и что следует приветствовать и поощрять такую заинтересованность,

*принимая во внимание*, что принципы участия ИКАО в программах исследования и использования космического пространства были определены на 15, 16 и 22-й сессиях Ассамблеи,

*принимая во внимание*, что ИКАО несет ответственность за выработку позиции международной гражданской

авиации по всем вопросам, связанным с исследованием проблем использования космической техники для целей аэронавигации, в том числе за определение конкретных потребностей международной гражданской авиации в отношении применения космической техники,

*принимая во внимание*, что в резолюции A22-20 Ассамблея установила ответственность ИКАО за изложение позиции международной гражданской авиации по всем вопросам, связанным с космическим пространством, и поручила Совету продолжить работу по планированию и использованию космической техники для целей аэронавигации, а также принять меры, направленные на активное продолжение работы по определению эксплуатационно-технических требований к международным спутниковым аэронавигационным системам,

*принимая во внимание*, что государствами и международными организациями накоплены знания и определенный опыт в области использования космической техники для целей аэронавигации, благодаря проделанной в рамках ИКАО работе по вопросам, связанным с использованием космической техники для целей аэронавигации,

*принимая во внимание*, что глобальная концепция будущих систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM) на базе спутниковой техники была одобрена государствами – членами ИКАО и утверждена Советом,

*принимая во внимание*, что в соответствии с разработанной ИКАО концепцией систем CNS/ATM использование спутниковой техники будет способствовать устранению ограничений, свойственных существующим аэронавигационным системам, и удовлетворит на глобальной основе потребности международной гражданской авиации в обозримом будущем,

*отмечая* результаты сотрудничества между Договаривающимися государствами по использованию космической техники для целей аэронавигации на широкой международной основе и необходимость осуществления такого сотрудничества в будущем,

1. *постановляет*, что ИКАО будет по-прежнему нести ответственность за:

- а) изложение позиции международной гражданской авиации по вопросам, связанным с космическим пространством;
- б) контроль и координацию работ, проводимых государствами в области планирования решения этих вопросов на региональном и глобальном уровнях, с тем чтобы реализация в будущем концепции CNS/ATM ИКАО осуществлялась на глобальной основе упорядоченно, эффективно и сбалансированно и при должном учете аспектов безопасности полетов и экономических соображений;

2. *просит* Совет продолжить работу по определению эксплуатационных, технических, финансовых, управлен-

ческих и организационно-правовых требований к глобальным спутниковым системам для гражданской авиации, должным образом учитывая положения резолюции A27-10, добавление J, относительно координации работы по аэронавигационным системам и подсистемам;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам продолжать информировать Организацию о программах и достижениях в области исследования и использования космического пространства, представляющих интерес для международной гражданской авиации;

4. *просит* Генерального секретаря довести позицию и требования международной гражданской авиации до сведения всех организаций, занимающихся соответствующей деятельностью по исследованию космического пространства, и по-прежнему обеспечивать представительство Организации на соответствующих конференциях и совещаниях, связанных с конкретными интересами или затрагивающих такие интересы международной гражданской авиации в этой области;

5. *заявляет*, что резолюция A22-20 заменяется настоящей резолюцией.

**A33-7. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что в резолюции A32-8 Ассамблея постановила и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды,

*принимая во внимание*, что резолюция A32-8 состоит из вступительного текста и ряда добавлений, касающихся конкретных, но взаимосвязанных вопросов,

*учитывая* необходимость охватить новую политику и новый инструктивный материал ИКАО, касающиеся авиационного шума, и отреагировать на другие события, происшедшие в этой области после 32-й сессии Ассамблеи, прежде всего на появление концепции "сбалансированного подхода" к управлению шумом (добавление С), разработку рекомендации, касающейся использования процедур и критериев при рассмотрении вопроса о возможных новых местных эксплуатационных ограничениях (добавление Е), и рекомендации относительно планирования и организации землепользования (новое добавление F),

*учитывая* также необходимость отразить события, происшедшие после 32-й сессии Ассамблеи в области эмиссии авиационных двигателей, в том числе лучшее понимание ее влияния и возможных средств ограничения или сокращения выбросов парниковых газов, образуемых в результате деятельности авиации (добавления Н и I),

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции нижеперечисленные добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды, обновленное по состоянию на день закрытия 33-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Общие положения.

Добавление В. Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей среды.

Добавление С. Политика и программы мероприятий, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом.

Добавление Д. Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования тома I Приложения 16.

Добавление Е. Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом.

Добавление F. Планирование и организация землепользования.

Добавление G. Сверхзвуковые воздушные суда. Проблема звукового удара.

Добавление H. Влияние гражданской авиации на экологическую обстановку в атмосфере.

Добавление I. Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей;

2. *предлагает* Совету представлять на каждой очередной сессии для рассмотрения сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A32-8.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Общие положения

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что преамбула *Конвенции о международной гражданской авиации* гласит, что "будущее развитие международной гражданской авиации может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира...", а статья 44 этой Конвенции гласит, что целью и задачей Организации являются "разработка принципов и методов международной аэронавигации и содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта с тем, чтобы... удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте",

*принимая во внимание*, что во многих случаях неблагоприятное воздействие гражданской авиации на окружающую среду можно снизить путем применения комп-

лексных мер, включающих технические усовершенствования, соответствующие эксплуатационные правила, должную организацию воздушного движения, а также путем соответствующего использования механизмов планирования аэропортов, планирования и организации землепользования и рыночных мер,

*принимая во внимание*, что другие международные организации начинают участвовать в деятельности, связанной с проведением политики в области окружающей среды, которая оказывает влияние на воздушный транспорт,

*принимая во внимание*, что, выполняя свою роль, ИКАО стремится достигнуть баланса между выгодами, которые приносит мировому сообществу гражданская авиация, и ущербом, который причиняется окружающей среде в определенных районах в результате прогрессирующего развития гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что ИКАО предусматривает, в случае необходимости, сотрудничество с другими международными организациями, включая возможное участие в проектах, финансируемых Фондом Организации Объединенных Наций по окружающей среде,

1. *заявляет*, что ИКАО сознает и будет продолжать учитывать неблагоприятное воздействие на окружающую среду, которое может быть связано с деятельностью гражданской авиации, а также свою ответственность и ответственность ее Договаривающихся государств за достижение максимальной совместимости безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации с качеством окружающей среды;

2. *просит* Совет продолжать участвовать в решении всех вопросов гражданской авиации, связанных с окружающей средой, а также сохранять инициативу при определении основных направлений политики во всех этих вопросах и не передавать эту инициативу другим организациям;

3. *предлагает* государствам продолжать во всех соответствующих случаях активно поддерживать деятельность ИКАО в области окружающей среды;

4. *призывает* Совет, если и когда он сочтет это желательным, вступать в соглашения о сотрудничестве с Программой Организации Объединенных Наций по окружающей среде в целях осуществления проектов в области окружающей среды, финансируемых Фондом Организации Объединенных Наций по окружающей среде;

5. *настоятельно рекомендует* государствам воздерживаться от принятия односторонних мер в области окружающей среды, которые нанесут ущерб развитию международной гражданской авиации.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей среды

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что проблема авиационного шума в окрестностях многих аэропортов мира, которая по-прежнему вызывает озабоченность общественности и ограничивает развитие инфраструктуры аэропортов, требует предприятия соответствующих действий,

*принимая во внимание*, что Совет принял том I "Авиационный шум" Приложения 16, который включает стандарты сертификации по шуму дозвуковых воздушных судов (за исключением СКВП/СВВП), и уведомил Договаривающиеся государства об этом решении,

*принимая во внимание*, что сборы, связанные с шумом, применяются в некоторых аэропортах и что инструктивный материал по политике ИКАО в данном вопросе давно существует (*Политика ИКАО в отношении аэропортовых сборов и сборов за авионавигационное обслуживание*, Дос 9082),

*принимая во внимание*, что воздействие эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, механизм которого полностью не изучен, вызывает озабоченность,

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

*принимая во внимание*, что будущее развитие авиации может усилить и обострить проблему шума и эмиссии авиационных двигателей, если не будут приняты меры по улучшению ситуации,

*принимая во внимание*, что Совет учредил Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в целях оказания содействия при будущей разработке Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала по авиационному шуму и эмиссии авиационных двигателей,

*принимая во внимание* резолюцию А33-14 (добавление Q), в которой обращается внимание изготовителей и эксплуатантов воздушных судов на необходимость проектирования воздушных судов будущего поколения с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окружающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются реактивные воздушные суда,

1. *приветствует* принятие Советом в июне 2001 года нового более жесткого стандарта по авиационному шуму для включения в главу 4 тома I Приложения 16;



2. *предлагает* Совету при содействии и сотрудничестве других органов Организации и других международных организаций энергично продолжать работу, связанную с разработкой Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала, касающихся воздействия авиации на окружающую среду;

3. *предлагает* Совету обеспечить гарантии в том, чтобы его Комитет по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) в оперативном порядке продолжил работу по осуществлению программы в области шума и эмиссии, с тем чтобы как можно раньше выработать соответствующие решения;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства из регионов мира, которые в настоящее время не представлены или недопредставлены в САЕР, принять участие в работе Комитета;

5. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства следовать по возможности положениям ИКАО, разработанным согласно пункту 2 настоящего добавления.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Политика и программы мероприятий, основанные на "сбалансированном подходе" к управлению авиационным шумом

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что цель ИКАО заключается в содействии достижению максимально возможной степени согласованности в сфере гражданской авиации, включая правила, касающиеся охраны окружающей среды,

*принимая во внимание,* что несогласованная разработка национальных и региональных принципов и программ снижения авиационного шума может препятствовать выполнению роли гражданской авиации в экономическом развитии,

*принимая во внимание,* что острота проблемы авиационного шума во многих аэропортах явилась причиной принятия мер, ограничивающих полеты воздушных судов, и вызвала сильное противодействие расширению существующих или строительству новых аэропортов,

*принимая во внимание,* что ИКАО взяла на себя полную ответственность за проведение курса, направленного на обеспечение максимальной совместимости между безопасным, экономически эффективным и упорядоченным развитием гражданской авиации и качеством окружающей среды, и что она активно развивает концепцию "сбалансированного подхода" в целях снижения авиационного шума и разрабатывает рекомендации ИКАО о возможных формах использования такого подхода государствами,

*принимая во внимание,* что предложенный ИКАО сбалансированный подход к управлению шумом состоит в

определении проблемы шума в аэропорту и последующем анализе различных имеющихся мер снижения шума, предусматривающих использование четырех основных элементов, каковыми являются снижение шума в источнике, планирование и организация землепользования, эксплуатационные приемы снижения шума и эксплуатационные ограничения, с целью решения проблемы шума наиболее эффективным с точки зрения затрат способом,

*принимая во внимание,* что оценка текущего и будущего воздействия авиационного шума является важным средством разработки политики ИКАО и ее Договаривающихся государств,

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

*признавая,* что при разработке рекомендаций ИКАО относительно применения сбалансированного подхода к управлению шумом требуется определенная степень гибкости, чтобы учитывать местные, национальные и региональные различия,

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

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

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

*признавая,* что в ряде государств используется более широкая стратегия управления шумом,

*считая,* что улучшение шумовой среды, достигнутое во многих аэропортах за счет замены воздушных судов, отвечающих требованиям главы 2 (воздушные суда, соответствующие стандартам сертификации по шуму, предусмотренным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышающие уровни шума, предусмотренные в главе 3 тома I Приложения 16), менее шумными воздушными судами, должно сохраняться с учетом устойчивого увеличения объема авиационной деятельности в будущем и не должно сводиться на нет в результате несовместимого расширения городского строительства вокруг аэропортов,

1. *призывает* все Договаривающиеся государства ИКАО и международные организации признать ведущую роль ИКАО в решении проблем авиационного шума;
2. *настоятельно рекомендует* государствам:
  - a) применять сбалансированный подход к управлению шумом, полностью учитывая инструктивный материал ИКАО, соответствующие юридические обязательства, действующие соглашения, применимые законы и установленную политику при решении проблем шума в своих международных аэропортах;
  - b) ввести транспарентный процесс или следить за обеспечением его при рассмотрении мер, направленных на уменьшение шума, включая:
    - 1) оценку проблемы шума в конкретном аэропорту на основе объективных, поддающихся измерению критериев и других соответствующих факторов;
    - 2) оценку вероятных затрат и выгод, связанных с применением различных имеющихся мер, и на основе этой оценки выбор таких мер, которые позволяют получить максимальные экологические выгоды наиболее эффективным с точки зрения затрат образом,
    - 3) рассылку результатов оценки для проведения консультаций с заинтересованными сторонами и разрешения споров;
3. *призывает* государства:
  - a) поощрять и поддерживать проведение исследований, реализацию научно-исследовательских и технических программ, направленных на уменьшение шума в источнике или с помощью других средств;
  - b) применять политику планирования и организации землепользования с целью ограничения расширения несовместимого строительства в районах, чувствительных к воздействию шума, а также меры, направленные на снижение остроты проблемы шума в затронутых районах, в соответствии с положениями добавления F к настоящей резолюции;
  - c) как можно шире применять эксплуатационные приемы снижения шума без нанесения ущерба безопасности полетов;
  - d) не применять эксплуатационные ограничения в качестве первого средства и вводить их лишь после рассмотрения выгод, которые можно получить в результате применения других элементов сбалансированного подхода и в соответствии с положениями добавления E к настоящей резолюции;
4. *предлагает* государствам:
  - a) работать в тесном сотрудничестве с целью обеспечения как можно большего согласования программ, планов и политики;
  - b) обеспечить, чтобы применение любых мер уменьшения шума осуществлялось в соответствии с принципом недискриминации, изложенным в статье 15 Чикагской конвенции;
  - c) учитывать особые экономические условия развивающихся стран;
5. *просит* государства постоянно информировать Совет об их политике и программах мероприятий по снижению остроты проблемы авиационного шума в области международной гражданской авиации;
  6. *порукает* Совету постоянно оценивать эволюцию воздействия авиационного шума, разработать необходимый инструктивный материал ИКАО для оказания помощи государствам в реализации концепции сбалансированного подхода к управлению шумом и представить доклад очередной сессии Ассамблеи, касающийся, в частности:
    - a) основных элементов сбалансированного подхода и взаимосвязи между ними;
    - b) аналитических и методических средств, которые могут потребоваться для оценки и сравнения этих элементов;
    - c) локальных эксплуатационных ограничений в аэропортах, связанных с шумом;
7. *призывает* государства оказывать соответствующую поддержку ИКАО в работе над этим инструктивным материалом.

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Постепенное снятие с эксплуатации дозвуковых реактивных воздушных судов, уровня шума которых превышают требования тома I Приложения 16

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томе I Приложения 16,

*принимая во внимание,* что для цели настоящего добавления постепенное снятие с эксплуатации определяется как прекращение международных полетов воздушными судами какой-либо шумовой категории во всех аэропортах одного или нескольких государств,

*принимая во внимание,* что согласно выводу Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации

общее постепенное снятие с эксплуатации "воздушных судов главы 3" всеми странами, которые ввели практику постепенного снятия с эксплуатации "воздушных судов главы 2", с экономической точки зрения не оправдано,

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

*признавая*, что стандарты по шуму Приложения 16 не предназначены для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов,

*признавая*, что введение ограничений на эксплуатацию существующих воздушных судов может увеличить расходы авиакомпаний и создать серьезные экономические трудности, особенно для тех эксплуатантов воздушных судов, которые могут не располагать финансовыми ресурсами для переоснащения своих парков воздушных судов, таких, как эксплуатанты из развивающихся государств,

*учитывая*, что решение связанных с авиационным шумом проблем должно основываться на взаимном признании трудностей, с которыми сталкиваются государства, и сбалансированном учете их различных интересов,

1. *настоятельно рекомендует* государствам не вводить практику постепенного снятия с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых превышают нормативы главы 3 тома I Приложения 16, до рассмотрения:

- a) вопроса о том, не обеспечит ли обычная замена существующих парков таких воздушных судов необходимую защиту шумовой среды вблизи их аэропортов;
- b) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения регламентирующих положений, препятствующих пополнению эксплуатантами своих парков воздушных судов такими самолетами за счет их приобретения или аренды/фрагтования/обмена, либо, альтернативно, путем стимулирования ускоренной модернизации парка воздушных судов;
- c) вопроса о том, может ли обеспечиваться необходимая защита путем введения ограничений лишь в тех аэропортах и на тех взлетно-посадочных полосах, использование которых, как ими установлено и объявлено, создает проблемы шума, и лишь в такие периоды времени, когда шум создает наибольшие неудобства;
- d) последствий любых ограничений для других заинтересованных государств, проведения консультаций с такими государствами и представления им заблаговременных уведомлений о своих намерениях;

2. *настоятельно рекомендует*, чтобы те государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 1 постановляющей части соображения, примут решение о постепенном снятии с эксплуатации воздушных судов, уровни шума которых соответствуют нормативам сертификации по шуму главы 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума главы 3 тома I Приложения 16:

- a) формулировали любые ограничения таким образом, чтобы отвечающие требованиям главы 2 воздушные суда отдельного эксплуатанта, выполняющие в настоящее время полеты на территорию этих государств, могли сниматься с эксплуатации на таких линиях постепенно в течение по крайней мере семи лет;
- b) не ограничивали до окончания вышеупомянутого периода полеты любых воздушных судов ранее чем через 25 лет после даты выдачи первого индивидуального свидетельства о годности к полетам;
- c) не ограничивали до окончания этого периода полеты любых существующих в настоящее время широкофюзеляжных воздушных судов или любых воздушных судов, оснащенных двигателями со степенью двухконтурности большей, чем 2 : 1;
- d) информировали ИКАО, а также другие заинтересованные государства о всех вводимых ограничениях;

3. *настоятельно призывает* государства продолжить практику двустороннего, регионального и межрегионального сотрудничества в целях:

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

4. *настоятельно рекомендует* государствам не принимать меры к постепенному снятию с эксплуатации воздушных судов, соответствие стандартам по шуму глав 3 или 4 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации;

5. *настоятельно рекомендует* государствам не вводить каких-либо ограничений на эксплуатацию воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3, кроме как в рамках разработанного ИКАО сбалансированного подхода

к управлению шумом и в соответствии с положениями добавлений С и Е к настоящей резолюции;

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

## ДОБАВЛЕНИЕ Е

### Местные эксплуатационные ограничения в аэропортах, связанные с шумом

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что стандарты сертификации по шуму для дозвуковых реактивных воздушных судов установлены в томе I Приложения 16,

*принимая во внимание*, что для целей настоящего добавления эксплуатационное ограничение определяется как любое действие, связанное с шумом, которое ограничивает или сокращает доступ воздушного судна в какой-либо аэропорт,

*принимая во внимание*, что в добавлении С к настоящей резолюции содержится призыв к государствам применять сбалансированный подход к управлению шумом при решении проблем шума в своих международных аэропортах,

*принимая во внимание*, что возможности дальнейшего ограничения шума в источнике лимитированы, поскольку в настоящее время на воздушных судах постепенно реализуются прошлые технические наработки в области уменьшения шума, а каких-либо существенных прорывов в области технологии в обозримом будущем не предвидится,

*принимая во внимание*, что во многих аэропортах уже используются планирование и организация землепользования и эксплуатационные приемы снижения шума и задействованы другие меры снятия остроты проблемы шума, хотя в некоторых случаях расширение городского строительства вокруг аэропортов продолжается,

*принимая во внимание*, что постепенное снятие с эксплуатации воздушных судов, которые отвечают стандартам сертификации по шуму, установленным в главе 2 тома I Приложения 16, но превышают уровни шума, установленные в главе 3 тома I Приложения 16 (как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции), будет полностью завершено в ряде государств к апрелю 2002 года и что, учитывая постоянное увеличение объема авиационной деятельности, без принятия дальнейших мер количество людей, подвергаемых воздействию авиационного шума в ряде аэропортов этих государств, по всей вероятности, увеличится после этой даты,

*принимая во внимание*, что в июне 1999 года Совет специально поручил Комитету по охране окружающей среды от воздействия авиации изучить вопрос о возможных эксплуатационных ограничениях в отношении "воздушных судов главы 3",

*принимая во внимание*, что региональные различия настолько существенны, что шум, создаваемый воздушными судами, по-видимому, будет являться проблемой в течение ближайших двух десятилетий, и что в этой связи некоторые государства рассматривают возможность введения эксплуатационных ограничений в отношении некоторых воздушных судов, отвечающих стандартам сертификации по шуму главы 3 тома I Приложения 16,

*принимая во внимание*, что введение эксплуатационных ограничений в отношении "воздушных судов главы 3" в некоторых аэропортах следует осуществлять на основе сбалансированного подхода и соответствующих рекомендаций ИКАО с учетом конкретных потребностей соответствующего аэропорта,

*принимая во внимание*, что эти ограничения могут оказать существенное экономическое влияние на инвестиции в самолетные парки эксплуатантов воздушных судов из других государств, помимо тех, в которых такие ограничения вводятся,

*признавая*, что эти ограничения выходят за рамки политики, изложенной в добавлении D к настоящей резолюции, и не согласуются с другими соответствующими руководящими принципами, разработанными ИКАО,

*признавая*, что ИКАО не возлагает на государства обязанность вводить эксплуатационные ограничения в отношении "воздушных судов главы 3",

*признавая*, что Стандарты Приложения 16 не предназначались для введения ограничений на эксплуатацию воздушных судов и, в частности, что недавно принятый Стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, базируется на понимании того, что он предназначен только для целей сертификации,

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

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

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

а) завершения постепенного снятия с эксплуатации в конкретном аэропорту воздушных судов, уровни шума которых превышают пределы, определенные главой 3 тома I Приложения 16;

б) полной оценки возможных мер решения проблемы шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом, изложенным в добавлении С;

3. *настоятельно призывает* государства, которые, несмотря на изложенные выше в пункте 2 постановляющей части соображения, разрешат ввести ограничения в каком-либо аэропорту на полеты воздушных судов, соответствие стандартам главы 3 тома I Приложения 16 которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации:

а) основывать введение таких ограничений на шумовых характеристиках воздушных судов, установленных посредством процедуры сертификации, проведенной в соответствии с томом I Приложения 16;

б) соотносить такие ограничения с проблемой шума в конкретном аэропорту в соответствии со сбалансированным подходом;

в) по возможности вводить ограничения частичного характера вместо полного запрета на полеты в аэропортах;

г) учитывать возможные последствия для авиаперевозок, в отношении которых отсутствуют приемлемые альтернативы (например, воздушные перевозки большой протяженности);

д) учитывать особые условия деятельности эксплуатантов из развивающихся стран во избежание наложения необоснованного экономического бремени на таких эксплуатантов, предоставляя освобождения;

е) вводить такие ограничения по возможности постепенно, с учетом экономических последствий для эксплуатантов затрагиваемых воздушных судов;

ж) предоставлять эксплуатантам приемлемый период заблаговременного уведомления;

з) учитывать экономическое и экологическое влияние недавних событий на гражданскую авиацию в ближайшем будущем;

и) информировать ИКАО и другие заинтересованные государства о всех таких введенных ограничениях;

4. далее *настоятельно призывает* государства не разрешать вводить какие-либо эксплуатационные ограничения в целях снятия с эксплуатации воздушных судов, соответствие стандартам по шуму главы 4 тома I Приложения 16

которых подтверждено в результате первоначальной или повторной сертификации.

## ДОБАВЛЕНИЕ F

### Планирование и организация землепользования

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

*принимая во внимание,* что также ожидается, что недавно принятый стандарт, содержащийся в главе 4 тома I Приложения 16, расширит возможности эксплуатантов по замене шумных воздушных судов своих парков менее шумными воздушными судами,

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

*принимая во внимание,* что инструктивный материал по соответствующему планированию землепользования и мерам по снятию остроты проблемы шума включен в часть 2 (*Использование земельных участков и контроль над окружающей средой*) Руководства по проектированию

нию аэропортов (Дос 9184), которое в настоящее время обновляется и расширяется,

1. *настоятельно призывает* государства, которые ввели практику постепенного прекращения полетов "воздушных судов главы 2" в своих аэропортах, как предусмотрено в добавлении D к настоящей резолюции, сохраняя в максимально возможной степени выгоды для местного населения, избегать по возможности ненадлежащего землепользования или строительства в районах, где достигнуто снижение уровней шума;

2. *настоятельно призывает* государства обеспечивать, чтобы потенциальное снижение уровней шума, достигаемое за счет введения в эксплуатацию менее шумных воздушных судов, в частности соответствующих новому стандарту главы 4, также не сводилось на нет в результате ненадлежащего землепользования или строительства, которого можно было избежать;

3. *настоятельно призывает* государства не допускать обострения проблем авиационного шума там, где это еще возможно, путем принятия превентивных мер в целях:

- a) размещения новых аэропортов в соответствующих местах на удалении от районов, чувствительных к шуму;
- b) принятия соответствующих мер для полного учета принципов планирования землепользования на начальном этапе строительства любого нового или расширения существующего аэропорта;
- c) определения зон вокруг аэропортов, связанных с различными уровнями шума, принимая во внимание численность населения и его рост, а также прогнозы роста перевозок, и критериев надлежащего использования таких земельных участков с учетом рекомендаций ИКАО;
- d) введения законодательства, подготовки рекомендаций или определения других приемлемых средств обеспечения соответствия этим критериям землепользования;
- e) обеспечения предоставления населению вокруг аэропортов ориентированной на читателя информации, касающейся производства полетов воздушных судов и их экологических последствий;

4. *порукает Совету:*

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

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### Сверхзвуковые воздушные суда: проблема звукового удара

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что после введения в эксплуатацию сверхзвуковых воздушных судов для выполнения коммерческих перевозок были предприняты действия, чтобы не создавалось неприемлемых для населения ситуаций из-за звукового удара, таких, как помехи сну из-за звукового удара и вредные последствия для лиц и собственности на суше и в море, вызываемые усилением звукового удара,

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

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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ H

### Влияние гражданской авиации на экологическую обстановку в атмосфере

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* растущую озабоченность в связи с проблемами окружающей среды в атмосфере, такими, как глобальное потепление климата и разрушение озонового слоя,

*принимая во внимание,* что в плане действий "Повестка дня на XXI век", принятом Конференцией Организации Объединенных Наций по окружающей среде и развитию 1992 года, содержится призыв к правительствам решать

эти проблемы в сотрудничестве с соответствующими органами Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание* результаты наиболее всеобъемлющей на данный момент оценки вклада авиации в эти проблемы, содержащейся в специальном докладе "Авиация и глобальная атмосфера", который был подготовлен по просьбе ИКАО Международной группой экспертов по изменению климата (МГЭИК) в сотрудничестве с Группой по научной оценке Монреальского протокола по веществам, разрушающим озоновый слой, и опубликован в 1999 году и в котором, в частности, говорится о том, что:

- воздушные суда выбрасывают газы и частицы, которые изменяют концентрацию атмосферных парниковых газов, инициируют образование конденсационных следов и могут способствовать развитию перистой облачности, что в целом оказывает влияние на изменение климата;
- согласно оценкам на долю воздушных судов приходится около 3,5% общего радиационного воздействия (мера изменения климата) в результате всех видов антропогенной деятельности и, по прогнозам, эта процентная доля, которая не учитывает возможных последствий изменений в перистых облаках, будет возрастать;
- хотя совершенствование технологии изготовления воздушных судов и двигателей и повышение эффективности системы воздушного движения принесут экологические выгоды, они не могут полностью компенсировать влияние увеличения объемов эмиссии в результате предполагаемого роста авиации,

*принимая во внимание*, что в специальном докладе МГЭИК признается тот факт, что последствия одних видов авиационной эмиссии хорошо изучены, однако последствия других видов эмиссии изучены недостаточно, и определяется ряд ключевых областей научной неопределенности, которые ограничивают возможность прогнозирования воздействия авиации на климат и озон,

*принимая во внимание*, что конечная цель Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций об изменении климата (РКИК ООН) заключается в том, чтобы добиться стабилизации концентраций парниковых газов в атмосфере на таком уровне, который не допускал бы опасного антропогенного воздействия на климатическую систему,

*принимая во внимание*, что в Киотском протоколе, принятом в декабре 1997 года на Конференции сторон РКИК ООН и пока не вступившем в силу, содержится обращение к развитым странам о том, чтобы они, действуя через ИКАО, стремились к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, образующихся в результате сгорания "авиационного бункерного топлива" (статья 2.2),

*принимая во внимание*, что Киотский протокол рассматривает проблемы международной и внутренней эмис-

сии авиационного сектора по-разному, в том плане, что развитые страны должны стремиться к ограничению или сокращению выбросов парниковых газов, образуемых в результате деятельности международной авиации, действуя через ИКАО (статья 2.2 Протокола), в то время как эмиссия внутренней авиации включена в национальные показатели для развитых стран, которые в целом предусматривают сокращение общего объема выбросов из всех источников на 5,2% в течение периода 2008–2012 гг. (по сравнению с уровнем 1990 года и применительно к объему выбросов шести конкретных видов парниковых газов), и что отмечены потенциальные преимущества согласованного подхода к решению проблем внутренней и международной эмиссии,

*принимая во внимание*, что Совет ИКАО изучает варианты политики по ограничению или уменьшению эмиссии парниковых газов, в частности в соответствии с положениями добавления F резолюции A32-8 Ассамблеи, и в настоящее время осуществляется деятельность в области технологии и стандартов, эксплуатационных приемов уменьшения потребления топлива и соответственно эмиссии и в области мер, связанных с рынком (см. добавление I), и что Конференции сторон РКИК ООН регулярно представляются доклады,

1. *выражает свою признательность* Межправительственной группе экспертов по изменению климата (МГЭИК) и Группе экспертов по научной оценке Монреальского протокола за подготовку специального доклада "Авиация и глобальная атмосфера";

2. *настоятельно призывает* государства содействовать проведению научных исследований, направленных на изучение областей неопределенности, указанных в этом специальном докладе МГЭИК;

3. *предлагает* Совету:

- a) продолжать тесное сотрудничество с МГЭИК и другими организациями, занимающимися определением вклада авиации в экологические проблемы, связанные с атмосферой, и с другими организациями, участвующими в выработке политики в этой области, в частности с Конференцией сторон Рамочной конвенции Организации Объединенных Наций по изменению климата (РКИК ООН);
- b) продолжать изучение вариантов политики по ограничению или уменьшению экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции сторон РКИК ООН, уделяя при этом особое внимание использованию технических решений при одновременном продолжении рассмотрения мер, связанных с рынком, и учете потенциальных последствий как для развивающихся, так и для развитых стран;
- c) поощрять использование эксплуатационных мер в качестве средства ограничения или уменьшения

экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей;

4. *просит* Договаривающиеся государства и международные организации постоянно информировать ИКАО о развитии событий в данной области.

## ДОБАВЛЕНИЕ I

### Рыночные меры, касающиеся эмиссии авиационных двигателей

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что добавление Н к настоящей резолюции определяет общий контекст, в рамках которого варианты политики, включая рыночные меры, рассматриваются в качестве средства ограничения или уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

*принимая во внимание,* что меры, связанные с рынком, являются политическими средствами, призванными обеспечить достижение экологических целей с меньшими затратами и более эффективным, чем традиционные нормативные меры, образом,

*принимая во внимание,* что в последние годы у правительств растет понимание необходимости добиваться, чтобы каждый сектор экономики в полной мере брал на себя расходы, связанные с наносимым им ущербом окружающей среде, и что вопрос применения рыночных мер для защиты окружающей среды, включая взимание сборов или налогов с воздушного транспорта, систему обмена квотами на эмиссию или добровольные меры, поднимается, например, в контексте контроля эмиссии газов, вызывающих парниковый эффект,

*принимая во внимание,* что принцип 16 принятой в Рио-де-Жанейро Декларации по вопросам окружающей среды и развития (1992) гласит о том, что "национальные власти должны стремиться содействовать интернационализации экологических издержек и использованию экономических средств, принимая во внимание подход, согласно которому загрязнитель должен, в принципе, покрывать издержки, связанные с загрязнением, должным образом учитывая общественные интересы и не нарушая международную торговлю и инвестирование",

*принимая во внимание,* что поскольку Киотский протокол рассматривает проблемы международной и внутренней эмиссии авиационного сектора по-разному, отмечаются потенциальные преимущества согласованного подхода к этим двум категориям эмиссии и признается тот факт, что некоторые государства или группы государств уже занимаются разработкой мер по сокращению выбросов во внутренних секторах экономики, включая авиационную эмиссию при внутренних перевозках,

*принимая во внимание,* что ИКАО в своей политике проводит концептуальное различие между сбором и налогом в том плане, что "сбор – это взимаемый платеж, конкретно предназначенный и используемый для возмещения расходов, связанных с предоставлением средств и служб для гражданской авиации, а налог является взимаемым платежом, предназначенным для увеличения доходов национальных или местных правительств, которые, как правило, не используются для гражданской авиации полностью или не определяются на основе конкретных расходов",

*принимая во внимание,* что ИКАО разработала руководство для государств о политике в области налогообложения (*Политика ИКАО по вопросу налогообложения в области международного воздушного транспорта*, Дос 8632), в котором, в частности, рекомендуется освободить на взаимной основе воздушных эксплуатантов от уплаты всех налогов на топливо, находящееся на борту воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и то, что эта политика воплощается в жизнь благодаря двусторонним соглашениям о воздушном сообщении, а также то, что государствам предлагается в максимально возможной степени снижать или устранять налоги, связанные с продажей услуг или использованием международного воздушного транспорта,

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

*принимая во внимание,* что 9 декабря 1996 года Совет ИКАО принял в форме резолюции заявление о политике временного характера в отношении сборов и налогов, связанных с эмиссией, в котором Совет настойчиво рекомендует, чтобы любые такие пошлины взимались в форме сборов, а не налогов и чтобы все поступления использовались в первую очередь для уменьшения воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду,

*принимая во внимание,* что такие сборы должны основываться на расходах, связанных с уменьшением экологического воздействия эмиссии авиационных двигателей, в том объеме, в каком расходы можно правильно определить и отнести непосредственно на счет воздушного транспорта,

*отмечая,* что Совет получил доклад Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР), в котором содержится информация о возможных вариантах использования рыночных мер для ограничения или уменьшения объема эмиссии авиационных двигателей, которые на начальном этапе в основном предполагается



применять к двуокиси углерода, и что деятельность в этой области планируется продолжить,

*отмечая*, что результаты выполненных САЕР анализов свидетельствуют о том, что в долгосрочной перспективе система открытого обмена квотами на эмиссию\* является экономически эффективным решением ограничения или сокращения объема выбросов двуокиси углерода гражданской авиацией,

*отмечая*, что краткосрочные добровольные меры\*\* могут служить первым шагом на пути принятия будущих действий по дальнейшему сокращению эмиссии,

*признавая*, что для использования пошлин в краткосрочной перспективе необходимо провести дополнительные исследования и разработать дополнительные рекомендации,

1. *предлагает* Совету продолжить разработку рекомендаций для государств, касающихся применения рыночных мер, направленных на уменьшение или ограничение воздействия эмиссии авиационных двигателей на окружающую среду, в частности на снижение остроты проблемы воздействия авиации на изменение климата, разработать конкретные предложения и как можно скорее подготовить рекомендации для Конференции сторон РКИК ООН;

2. *настоятельно рекомендует* государствам и Совету, учитывая интересы всех заинтересованных сторон, оценить затраты и выгоды, обусловленные реализацией различных мер с целью наиболее эффективного с точки зрения затрат решения проблемы эмиссии авиационных двигателей, и принимать меры в соответствии с изложенными ниже основными принципами, а государствам стремиться последовательным образом предпринимать действия в отношении авиационной эмиссии, образуемой в результате выполнения внутренних и международных полетов:

а) Добровольные меры

- 1) поддерживает рассчитанные на ближайшую перспективу действия государств и других заинтересованных сторон по ограничению или уменьшению эмиссии при выполнении международных воздушных перевозок, в частности через посредство добровольных мер;

- 2) *настоятельно призывает* Совет способствовать таким действиям путем разработки инструктивного материала (например, в отношении количественной оценки, контроля и проверки уменьшения эмиссии или реализации действий) по применению таких мер, включая, при необходимости, типовое добровольное соглашение, и осуществлять деятельность, призванную обеспечить гарантии в том, что тот, кто предпринимает действия на ранних этапах, получит преимущества в результате таких действий и впоследствии не пострадает из-за этого;

б) Пошлины, связанные с эмиссией

- 1) *признает*, что резолюция Совета от 9 декабря 1996 года, касающаяся пошлин, связанных с эмиссией, и по сей день не утратила своей актуальности;
- 2) *настоятельно призывает* государства следовать изложенным в ней основным принципам;
- 3) *настоятельно призывает* государства воздерживаться от принятия несоответствующих действующей практике односторонних действий по введению пошлин, связанных с эмиссией;
- 4) *настоятельно призывает* Совет провести дополнительные исследования и разработать дополнительные рекомендации по данному вопросу;

с) Обмен квотами на эмиссию

- 1) *одобряет* разработку системы открытого обмена квотами на эмиссию для международной авиации;
- 2) *порукает* Совету в приоритетном порядке разработать принципы открытого обмена квотами на эмиссию применительно к международной авиации, уделив при этом особое внимание созданию организационной и правовой основы участия авиации в системе открытого обмена квотами, и предусмотреть включение таких ключевых элементов, как отчетность, контроль и порядок соблюдения, при одновременном обеспечении максимально возможной гибкости с учетом процесса РКИК ООН.

\* Система, в рамках которой будут определяться пределы общего объема эмиссии, а квоты в виде лицензий на выбросы двуокиси углерода могут покупаться и продаваться для достижения целей сокращения эмиссии.

\*\* Механизм, в рамках которого отрасль и правительства согласовывают целевой показатель и/или комплекс мер по уменьшению объема эмиссии.

**A33-19. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

**A33-13. Использование кроссполярных маршрутов**

**A33-18. Предотвращение внедрения инвазивных чужеродных видов**

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что Договаривающиеся государства продемонстрировали обеспокоенность состоянием окружающей среды и содействовали повышению благосостояния и качества жизни людей своими действиями, связанными с эмиссией двигателей, озоновым слоем, авиационным шумом и табачным дымом в кабинах воздушных судов,

*принимая во внимание*, что Договаривающиеся государства признали ответственность за достижение максимальной сопоставимости между деятельностью гражданской авиации и качеством окружающей человека среды,

*принимая во внимание*, что мировое сообщество все больше признает угрозу биологическому разнообразию, создаваемую инвазивными чужеродными видами,

*принимая во внимание*, что международные перевозки, включая гражданские воздушные перевозки, представляют собой один из возможных путей внедрения инвазивных чужеродных видов,

*принимая во внимание*, что Конвенция о биологическом разнообразии, Глобальная программа по инвазивным видам и другие межправительственные и неправительственные международные организации в настоящее время разрабатывают способы эффективной оценки и решения проблемы чужеродных видов, которые представляют собой угрозу экосистемам, средам обитания и видам,

1. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства содействовать усилиям друг друга по сокращению опасности внедрения, посредством гражданских воздушных перевозок, потенциально инвазивных чужеродных видов в районы за пределами их естественных ареалов;

2. *порукает* Совету ИКАО продолжать работать совместно с соответствующими заинтересованными организациями в деле определения подходов, которыми могла бы воспользоваться ИКАО для содействия сокращению опасности внедрения потенциально инвазивных чужеродных видов в районы за пределами их естественных ареалов;

3. *порукает* Совету ИКАО представить доклад о выполнении настоящей резолюции на следующей очередной сессии Ассамблеи;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A32-9.

**A27-12. Роль ИКАО в борьбе с незаконными перевозками наркотических средств на авиационном транспорте**

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что злоупотребление наркотическими средствами и психотропными веществами и их незаконный оборот по-прежнему представляют собой серьезные международные проблемы, требующие срочного и постоянного внимания,

*принимая во внимание*, что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций призвала специализированные учреждения принять активное участие в выполнении резолюций Генеральной Ассамблеи ООН 39/143, 40/121 и 41/127 "Международная кампания по борьбе против незаконного оборота наркотиков",

*принимая во внимание*, что в Декларации Международной конференции по борьбе со злоупотреблением наркотическими средствами и их незаконным оборотом, принятой 26 июня 1987 года, государства обязались принимать решительные международные меры против злоупотребления наркотическими средствами и их незаконного оборота, считая эти меры важной целью своей политики,

*принимая во внимание*, что Международная конференция по борьбе со злоупотреблением наркотическими средствами и их незаконным оборотом приняла Всеобъемлющий междисциплинарный план будущей деятельности, связанной с проблемами злоупотребления наркотиками, в качестве программы будущей работы на национальном, региональном и международном уровнях,

*принимая во внимание*, что в резолюции A26-12 Совету настоятельно рекомендовалось в ускоренном порядке продолжить свои усилия по изучению возможной роли ИКАО в этом вопросе и представить доклад следующей очередной сессии Ассамблеи,

1. *одобряет действия*, предпринятые Советом в рамках Авиатранспортного комитета, Аэронавигационной комиссии, 10-го Специализированного совещания по упрощению формальностей и Секретариатом по выполнению резолюции A26-12 Ассамблеи и Всеобъемлющего междисциплинарного плана, принятого Международной конференцией по борьбе со злоупотреблением наркотическими средствами и их незаконным оборотом;

2. *настоятельно рекомендует* Совету в первоочередном порядке разработать конкретные меры по предотвращению и исключению возможного использования незаконных наркотических средств и злоупотребления другими наркотическими средствами или веществами членами экипажей, диспетчерами УВД, техническим и прочим персоналом международной гражданской авиации;

3. *настоятельно рекомендует* Совету продолжить свою работу по предотвращению незаконной перевозки наркотических средств и психотропных веществ по воздуху;

4. *просит* Совет продолжать внимательно следить за работой Организации Объединенных Наций и других учреждений по выполнению Всеобъемлющего междисциплинарного плана будущей деятельности по борьбе со злоупотреблением наркотическими средствами и обеспечивать активное сотрудничество Организации в реализации всех программ, касающихся международной гражданской авиации;

5. *просит* Совет предложить, исходя из результатов любого дополнительного исследования, которое может потребоваться провести, конкретные действия и меры, включая подготовку необходимого инструктивного материала по всем связанным с наркотическими средствами проблемам, которые могут возникнуть в международной гражданской авиации;

6. *призывает* все Договаривающиеся государства продолжить усилия, направленные на предотвращение незаконной перевозки наркотических средств по воздуху, принять соответствующие законодательные меры, предусматривающие суровое наказание за преступления, связанные с незаконной перевозкой наркотических средств и других психотропных веществ по воздуху, и в кратчайшие практически возможные сроки стать участниками Конвенции Организации Объединенных Наций о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 года;

7. *просит* Совет представить доклад о выполнении настоящей резолюции следующей очередной сессии Ассамблеи;

8. *объявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A26-12.

**A33-19. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

**A29-15. Ограничение курения на международных пассажирских рейсах**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что Ассамблея ИКАО продемонстрировала озабоченность благосостоянием человечества и стремление внести свой вклад в улучшение качества жизни и окружающей среды, в которой люди занимаются трудовой и иной деятельностью, включая решение таких проблем, как эмиссия авиационных двигателей, разрушение озонового слоя и авиационный шум,

*принимая во внимание*, что Ассамблея ИКАО признала свою ответственность за достижение максимальной совместимости функционирования гражданской авиации и качества среды, окружающей человека,

*принимая во внимание*, что государства все в большей степени признают угрозу здоровью, создаваемую курением на рабочих местах, в общественных зданиях и общественном транспорте, и принимают меры для ее устранения,

*принимая во внимание*, что отложения смол и других остаточных компонентов табачного дыма на борту воздушного судна могут оказать неблагоприятное влияние на аварийные кислородные маски и привести к загрязнению систем жизнеобеспечения,

*принимая во внимание*, что Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) и Международная организация труда (МОТ) считают охрану труда и здоровье взаимосвязанными и неразделимыми понятиями,

*принимая во внимание*, что Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ) единогласно приняла резолюцию, настоятельно призывающую государства-члены запретить курение на общественном транспорте, где нельзя обеспечить защиту от непреднамеренного воздействия табачного дыма, и поручила своему Генеральному директору сотрудничать в этом вопросе с ИКАО,

1. *просит* Совет ИКАО активизировать свои исследования аспектов безопасности полетов, связанных с запретом курения на борту воздушных судов;

2. *просит* Совет ИКАО, при содействии и в сотрудничестве со Всемирной организацией здравоохранения, принять соответствующие меры, способствующие созданию при выполнении полетов на всех международных рейсах среды, свободной от табачного дыма;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства принять тем временем в возможно короткие сроки необходимые меры, направленные на постепенное ограничение курения на всех международных пассажирских рейсах в целях введения полного запрета на курение к 1 июля 1996 года;

4. *просит* Совет ИКАО представить доклад о выполнении настоящей резолюции во всех ее аспектах следующей очередной сессии Ассамблеи.

**A27-13. Защита международного общественного воздушного транспорта**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что в преамбуле подписанной в 1944 году в Чикаго Конвенции о международной гражданской авиации в качестве основополагающей цели признается необходимость того, "чтобы международная

гражданская авиация могла развиваться безопасным и упорядоченным образом и чтобы международные воздушные сообщения могли устанавливаться на основе равенства возможностей и осуществляться рационально и экономично", причем указанный принцип закрепляется в статье 44 Конвенции, и *принимая во внимание*, что статья 13 или любая другая статья Конвенции о международной гражданской авиации должна интерпретироваться и применяться последовательно в соответствии с указанными руководящими принципами,

*учитывая* исключительную важность международного воздушного транспорта для поддержания всеобщего мира и экономики развивающихся стран и огромные усилия, требуемые этим странам для обеспечения функционирования их собственных систем воздушного транспорта,

*принимая во внимание* принятую Третьей Авиатранспортной конференцией рекомендацию 9, в которой указывается на необходимость предоставления авиаперевозчикам гарантий от задержания их воздушных судов при отсутствии доказательств или презумпции их небрежности или вины,

*принимая во внимание*, что воздушный транспорт предоставляет общественное по своему характеру обслуживание, укрепление и обеспечение непрерывности которого относится к компетенции государств в рамках их деятельности на благо всего общества,

*принимая во внимание*, что основной задачей эксплуатантов регулярного воздушного транспорта является предоставление общественного обслуживания, имеющего юридический статус и регламентируемого специальным режимом, установленным Конвенцией о международной гражданской авиации,

1. *вновь подтверждает* общественный характер обслуживания, предоставляемого эксплуатантами воздушного транспорта, признав, что оно призвано в первую очередь служить общему благу народов, в обеспечении которого в равной степени заинтересованы государства, перевозчики и пользователи;

2. *объявляет* несовместимым с принципами, установленными Конвенцией о международной гражданской авиации, любое необоснованное задержание воздушного судна, выполняющего коммерческие воздушные перевозки, при отсутствии доказательств или презумпции небрежности или вины со стороны соответствующих авиаперевозчиков.

**A33-20. Скоординированный подход при оказании помощи в области авиационного страхования от военных рисков**

**A24-1. Международный день мира**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что третий вторник сентября объявлен Организацией Объединенных Наций Международным днем мира,

*принимая во внимание*, что мир является главной целью всех людей и государств, а также всех организаций системы Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание*, что гражданская авиация является важным средством международного общения между государствами и народами и, как об этом говорится в преамбуле Конвенции о международной гражданской авиации, она может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира,

*постановляет* с этого времени отмечать этот день, который в этом году является также первым днем работы ее 24-й сессии, и обращается ко всем народам, действующим на благо гражданской авиации, с призывом глубоко осознать тот вклад, который их деятельность может внести в обеспечение международного сотрудничества и мира во всем мире, и неизменно помнить об этом.

**A29-3. Глобальное согласование правил**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что взаимосвязи, существующие в международной гражданской авиации, обеспечивают ей приоритетное право на блага глобализации, важным элементом которой является глобальное согласование национальных правил применения Стандартов ИКАО,

*принимая во внимание*, что в настоящее время международная авиация состоит из крупных национальных и транснациональных авиаперевозчиков и различных авиакомпаний, объединившихся для совместной деятельности в общемировом масштабе; авиалиний, находящихся в собственности транснациональных организаций; а также международных изготовителей авиационной продукции,

*принимая во внимание*, что в Соглашении о воздушных судах Генерального соглашения о тарифах и торговле (ГАТТ) государства договорились о том, что требования по сертификации гражданских воздушных судов и инструкции по их эксплуатации и техническому обслуживанию не будут препятствовать торговле,

*принимая во внимание*, что глобальное согласование национальных правил международной гражданской авиации желательно для эффективного выполнения обязательств в рамках ГАТТ,

*принимая во внимание*, что отдельные государства по-разному интерпретируют и применяют Стандарты ИКАО по обеспечению безопасности полетов, что приводит к потенциально дорогостоящим различиям в эксплуатации,

*принимая во внимание*, что относительно небольшое число государств обычно откликается на просьбы Секретариата высказать свое мнение или выразить согласие относительно стандартов, предлагаемых ИКАО, что, в свою очередь, приводит к решениям, которые принимаются на основе относительно малого числа отзывов и последствия которых отнюдь не содействуют успешному согласованию правил и не отвечают интересам безопасного и упорядоченного развития международной гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что глобальное согласование правил могло бы способствовать выполнению статьи 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации, которая предусматривает право государств на передачу друг другу по договоренности определенных функций в области обеспечения безопасности полетов,

*принимая во внимание*, что некоторые государства приступили к осуществлению двусторонних и многосторонних программ по согласованию национальных правил в целях устранения дорогостоящих проблем несовместимости и поощрения более эффективной конкуренции в области международной авиации,

1. *настоятельно рекомендует* государствам и группам государств, которые еще этого не сделали, принять конструктивные меры по содействию глобальному согласованию национальных правил применения Стандартов ИКАО;

2. *настоятельно рекомендует* государствам использовать в своих национальных правилах, насколько это практически возможно, точную формулировку нормативных Стандартов ИКАО при применении Стандартов ИКАО и стремиться к согласованию национальных правил с другими государствами, которые употребляют или намереваются ввести более жесткие стандарты;

3. *настоятельно рекомендует* всем государствам во избежание принятия решений, базирующихся на малом числе откликов, отвечать на запросы Совета ИКАО, высказывая свои замечания и сообщая о своем согласии или несогласии относительно стандартов, предлагаемых ИКАО;

4. *порукает* Совету ИКАО продолжать работу по совершенствованию Стандартов ИКАО и рассмотреть возможность создания механизма многостороннего мониторинга.

**A33-11. Глобальные нормы проектирования воздушных судов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что в статье 33 Конвенции требуется, чтобы государства признавали действительными

удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, выданные государствами, где зарегистрированы воздушные суда, при условии, что требования, в соответствии с которыми они были выданы, соответствуют минимальным стандартам, установленным в соответствии с Конвенцией,

*принимая во внимание*, что Совет ИКАО в 1972 году согласился с тем, чтобы Международные стандарты летной годности, принятые Советом, признавались в качестве полной подборки международных норм, необходимых для придания силы и осуществления прав и обязательств, вытекающих из статьи 33 Конвенции,

*принимая во внимание*, что Совет ИКАО также согласился, что должны быть национальные нормы летной годности, содержащие в полном объеме и масштабе подробные данные, которые отдельные государства считают необходимыми, чтобы служить в качестве основы сертификации отдельными государствами летной годности каждого воздушного судна,

*признавая*, что расходы изготовителей воздушных судов и эксплуатантов, связанные с проведением повторных сертификаций в целях выполнения требований многих различных национальных полномочных авиационных органов, могут быть значительно снижены за счет исключения таких повторных работ,

*признавая*, что предпринимаемые Федеральным авиационным управлением Соединенных Штатов Америки и европейскими Объединенными авиационными администрациями совместные усилия привели к тому, что многие основные государства разработчиков объединили свои усилия в работе по установлению согласованных на глобальном уровне норм проектирования и изучению возможности гармонизации порядка сертификации воздушных судов,

1. *одобряет* усилия, направленные на установление согласованных на глобальном уровне норм проектирования и изучение возможности гармонизации порядка сертификации воздушных судов;

2. *настоятельно рекомендует* всем государствам разработчиков и другим Договаривающимся государствам принять участие в инициированных ФАУ/ОАА международных проектах по гармонизации;

3. *настоятельно рекомендует* Генеральному секретарю обеспечить участие ИКАО в осуществлении этих проектов по гармонизации в практически возможной степени;

4. *порукает* Генеральному секретарю обратить внимание всех Договаривающихся государств на эту резолюцию.

**A33-19. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

**A33-15. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики и практики ИКАО в области систем CNS/ATM в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобны для использования и логически упорядочены,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем CNS/ATM, обновленное по состоянию на день закрытия 33-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* и впредь принимать на каждой очередной сессии Ассамблеи, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области CNS/ATM;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A31-6.

#### **ДОБАВЛЕНИЕ А**

##### **Общая политика**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что ИКАО является единственной международной организацией, которая в состоянии осуществлять эффективную координацию деятельности в области CNS/ATM во всемирном масштабе,

*принимая во внимание*, что системы CNS/ATM ИКАО следует использовать в интересах и целях гражданской авиации всего мира,

*принимая во внимание*, что Договаривающиеся государства должны обладать равными правами на получение преимуществ от глобальных систем, входящих в системы CNS/ATM ИКАО,

*учитывая* заявление о политике ИКАО в области внедрения и эксплуатации систем CNS/ATM, разработанное и принятое Советом ИКАО 9 марта 1994 года,

1. *постановляет*, что ничто не должно лишать Договаривающееся государство его права на получение преимуществ от систем CNS/ATM ИКАО или приводить к дискриминации в отношениях между государствами, предоставляющими и использующими системы;

2. *постановляет*, что внедрение систем CNS/ATM ИКАО не должно затрагивать суверенитет и границы государств;

3. *настоятельно рекомендует* разрабатывать положения и инструктивные материалы, касающиеся всех аспектов систем CNS/ATM ИКАО, в рамках соответствующих совещаний, конференций, групп экспертов и семинаров с участием Договаривающихся государств;

4. *настоятельно рекомендует* достаточно заблаговременно рассылать предлагаемые положения, охватывающие все аспекты систем CNS/ATM ИКАО, всем Договаривающимся государствам, с тем чтобы предоставить им надлежащую возможность для соответствующей подготовки, насколько это практически осуществимо.

#### **ДОБАВЛЕНИЕ В**

##### **Гармонизация внедрения систем CNS/ATM ИКАО**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* международный характер гражданской авиации и взаимодействие региональных аэронавигационных служб,

*принимая во внимание* рекомендации 4/5, 6/2, 7/1, 8/4 и 8/5 Десятой Аэронавигационной конференции, рекомендации 4/4 и 4/5 третьего совещания Специального комитета по контролю и координации разработки и планированию перехода к будущей системе аэронавигации (FANS –этап II) и рекомендацию 4/4 четвертого совещания Комитета FANS (этап II),

*принимая во внимание*, что эти рекомендации были приняты к сведению или утверждены Советом ИКАО, который поручил Генеральному секретарю ИКАО принять все надлежащие меры,

*признавая* роль, которую регионы должны играть в планировании и реализации систем CNS/ATM ИКАО,

*учитывая* возможную задержку при переходе к этим системам в некоторых регионах,

*с удовлетворением принимая к сведению* программы испытаний и демонстраций и прогресс, достигнутый во всех регионах в части реализации этих систем,

*полагая*, что участие всех регионов будет гарантировать более эффективную оценку результатов испытаний и способствовать эволюции систем CNS/ATM ИКАО,

*отмечая*, что государствам необходимо на индивидуальной и/или коллективной основе рассмотреть экономические и организационные аспекты, в частности провести анализ затрат/выгод, а также вопросы финансирования средств, возмещения расходов и кооперации,

*отмечая*, что в целях скорейшей реализации преимуществ для пользователей и обеспечения скоординированного на глобальном уровне гармоничного внедрения систем CNS/ATM некоторым государствам потребуется техническая и финансовая помощь, и признавая заявление, касающееся центральной роли ИКАО в координации договоренностей о техническом сотрудничестве и содействии оказанию государствам помощи в решении технических, финансовых, управленческих, юридических вопросов и вопросов сотрудничества, связанных с внедрением,

1. *призывает государства*, которые в состоянии сделать это, не жалеть усилий для сотрудничества и оказания содействия в осуществлении программ научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций (RDT и D) в тесном сотрудничестве с государствами с ограниченными ресурсами;

2. *предлагает* соответствующим международным организациям, пользователям и сторонам, предоставляющим обслуживание, оказывать содействие в осуществлении вышеупомянутой программы в интересах государств с ограниченными ресурсами;

3. *просит Совет* на первоочередной основе в рамках принятого Ассамблеей бюджета обеспечить выделение достаточных ресурсов тем региональным бюро ИКАО, которые, в частности, аккредитованы в развивающихся государствах, учитывая, что они будут призваны оказывать более широкую поддержку группам регионального планирования и осуществления проектов, которые являются основными органами, отвечающими за региональное планирование перехода к разработанным ИКАО системам связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM);

4. *далее просит Совет* продолжать настоятельно призывать государства, международные организации и финансовые учреждения мобилизовать ресурсы для оказания помощи государствам, которым требуется техническое сотрудничество в решении вопросов планирования и внедрения систем CNS/ATM ИКАО;

5. *настоятельно рекомендует Совету* незамедлительно продолжить рассмотрение экономических, организационных, юридических и стратегических аспектов, связанных с внедрением систем CNS/ATM ИКАО.

**A33-19. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

**A32-12. Действия по реализации решений Всемирной конференции 1998 года по внедрению систем CNS/ATM**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что Всемирной конференции по внедрению систем CNS/ATM (Рио-де-Жанейро, 1998 г.)

удалось впервые столь предметно привлечь внимание мирового авиационного сообщества к основополагающим проблемам финансирования и управления системами CNS/ATM,

*признавая*, что Конференция четко определила потребности и имеющиеся ресурсы и рекомендовала план действий по обеспечению безопасного и упорядоченного развития гражданской авиации в XXI веке,

*будучи убежденной в том*, что ключевым элементом будущей деятельности в глобальных рамках ИКАО будет дух сотрудничества всех участников процесса внедрения систем CNS/ATM (что особо подчеркивается в "Декларации о глобальных аэронавигационных системах двадцать первого века", принятой на Конференции),

*сознавая*, что для обеспечения транспарентности и функционального взаимодействия элементов систем CNS/ATM (в контексте создания цельной глобальной системы организации воздушного движения) потребуется более активное сотрудничество на национальном, субрегиональном и глобальном уровнях,

*принимая во внимание*, что в большинстве случаев финансирование и последующая эксплуатация систем CNS/ATM, особенно в развивающихся странах, могут приносить общие выгоды как кредиторам и заемщикам, так и пользователям,

*отмечая*, что согласованные Советом первоначальные действия по реализации решений Конференции должны проводиться главным образом по каналам процесса регионального планирования ИКАО,

*отмечая* далее, что основное внимание в конкретных долгосрочных направлениях последующей деятельности, предусмотренных в Декларации Конференции, уделяется, в частности, роли региональных групп планирования и внедрения ИКАО (PIRG), которые обеспечивают официальное признание новых аэронавигационных средств и служб,

1. *призывает Договаривающиеся государства* руководствоваться духом сотрудничества, который зафиксирован в принятой Конференцией Декларации о глобальных аэронавигационных системах двадцать первого века, и в первоочередном порядке предоставлять ресурсы на осуществление рекомендаций Конференции;

2. *предлагает заинтересованным международным организациям, пользователям и поставщикам обслуживания* активно сотрудничать в реализации решений Конференции;

3. *порукает Совету* в порядке наивысшего приоритета и в рамках бюджета, принятого Ассамблеей, обеспечивать выделение необходимых ресурсов для проведения последующих действий, предусмотренных Конференцией, а также поддерживать и координировать осуществление последующей деятельности государствами и партнерами по внедрению систем CNS/ATM.

**A29-13. Улучшение контроля в области безопасности**

*Ассамблея,*

*напоминая,* что Договаривающиеся государства ответственны как за обеспечение контроля за безопасностью авиаперевозчиков, базирующихся на их территории, так и за обеспечение контроля за безопасностью воздушных судов, включенных в их национальные регистры,

*признавая,* что в то время как не все Договаривающиеся государства имеют авиаперевозчиков, базирующихся на их территории, те, что их имеют, существенно отличаются друг от друга по уровню развития и обеспеченностью национальными ресурсами,

*признавая,* что многие Договаривающиеся государства могут не располагать регламентирующими рамками или финансовыми и техническими ресурсами для выполнения минимума требований Чикагской конвенции и ее Приложений,

*отмечая,* что многие Договаривающиеся государства в этой связи могут испытывать трудности с выполнением своих обязанностей в соответствии с международным законом о контроле с целью обеспечения безопасной деятельности авиаперевозчиков,

*признавая,* что некоторые Договаривающиеся государства не в состоянии осуществлять эффективный контроль без активного привлечения остро необходимых ресурсов и средств, предназначенных для других общественных нужд, что многие государства располагают значительными парками воздушных судов, но продолжают испытывать недостаток в ресурсах, необходимых для обеспечения эффективного контроля, и что даже наиболее развитые Договаривающиеся государства не в состоянии осуществлять контроль за каждым воздушным судном, прибывающим на их территорию,

*отмечая,* что эти недостатки в области обеспечения контроля усугубляются расширением оперативной базы воздушных судов через национальные границы и усиливающимся многонациональным характером значительного объема деятельности авиаперевозчиков,

*признавая,* что стандарты по безопасности, разработанные в соответствии с Чикагской конвенцией, требуют эффективного контроля со стороны правительств, направленного на их эффективное осуществление,

*постановляет:*

1. *подтвердить,* что ответственность отдельно взятого государства в деле обеспечения контроля за безопасностью является одним из принципов Конвенции;

2. *призвать* Договаривающиеся государства подтвердить свои обязательства по обеспечению контроля за безопасностью, особенно в отношении важных положений

о безопасности, содержащихся в Приложениях 1 и 6 Чикагской конвенции;

3. *настоятельно рекомендовать* Договаривающимся государствам пересмотреть свои национальные законодательства относительно осуществления этих обязательств и пересмотреть свои процедуры контроля за безопасностью с целью обеспечения эффективного осуществления;

4. *призвать* все государства, которые в состоянии это сделать, оказать обращаясь к ним государствам техническое содействие в виде финансовых и технических ресурсов, с тем чтобы дать возможность этим государствам выполнять свои обязательства по контролю за безопасностью деятельности авиаперевозчиков.

**A33-19. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта****A32-11. Разработка универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов**

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что статья 33 Конвенции о международной гражданской авиации требует, чтобы Договаривающиеся государства признавали действительными удостоверения о годности к полетам и свидетельства персонала, выданные другим Договаривающимся государством, при условии, что требования, в соответствии с которыми такие удостоверения или свидетельства выданы, соответствуют минимальным стандартам, которые время от времени устанавливаются в соответствии с Конвенцией, или превышают их,

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 37 Конвенции каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в целях обеспечения максимально достижимой степени единообразия в применении правил и практики во всех областях, в которых такое единообразие будет облегчать и улучшать авиацию,

*напоминая* резолюцию A29-13 Ассамблеи относительно улучшения контроля в области безопасности,

*напоминая,* что цель программы ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов заключается в обеспечении того, чтобы Договаривающиеся государства надлежащим образом выполняли свои обязанности по контролю за обеспечением безопасности полетов воздушных



судов, выдаче свидетельств и подготовке персонала, а также летной годности воздушных судов,

*напоминая*, что главную ответственность за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов несут Договаривающиеся государства, которые должны постоянно анализировать свои возможности по осуществлению такого контроля,

*принимая во внимание* рекомендации Конференции генеральных директоров гражданской авиации по вопросам глобальной стратегии контроля за обеспечением безопасности полетов, касающиеся совершенствования программы ИКАО по контролю за обеспечением безопасности полетов и предусматривающие разработку универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, включающей проведение ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния безопасности полетов, и обеспечение более высокого уровня транспарентности и гласности результатов проверок,

*признавая* решение Ассамблеи о распределении излишка наличности, зафиксированное в резолюции А32-24 Ассамблеи,

*принимая во внимание*, что в соответствии с рекомендацией Конференции ГДГА Совет ИКАО одобрил разработку такой универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов,

1. *постановляет* разработать универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, предусматривающую проведение ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния безопасности полетов; распространить такую универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов на все Договаривающиеся государства; и обеспечить более высокий уровень транспарентности и гласности результатов проверок;

2. *порукает* Совету ввести в действие с 1 января 1999 года универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, включая механизм систематической отчетности и контроля выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики, касающихся безопасности полетов;

3. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам согласиться на проведение проверок, которые будут осуществляться по инициативе ИКАО, но всегда с согласия государства, подлежащего проверке, подписав с Организацией двусторонний меморандум о взаимопонимании, поскольку принцип суверенитета должен полностью соблюдаться;

4. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам обеспечить, чтобы результаты проверок использовались лишь в целях, связанных с обеспечением безопасности полетов;

5. *порукает* Совету использовать выделенные ресурсы в целях выполнения разработанной ИКАО универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов;

6. *просит* Совет представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о выполнении программы, проанализировать достигнутые результаты и накопленный опыт и представить этой сессии предложения о финансировании данной программы на долгосрочной основе.

**A33-8. Продолжение и расширение Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) успешно выполняет мандат, определенный в резолюции А32-11,

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

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

*напоминая* об ответственности Договаривающихся государств за осуществление контроля за обеспечением безопасности полетов,

*напоминая*, что 32-я очередная сессия Ассамблеи постановила разработать универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, предусматривающую проведение ИКАО регулярных, обязательных, систематических и согласованных проверок состояния безопасности полетов,

*напоминая*, что в резолюции А32-11 Ассамблея поручила Совету представить предложения о финансировании программы на долгосрочной основе,

*признавая*, что осуществление УППКБП сыграло важную роль в выявлении проблем в области безопасности полетов и выработке рекомендаций по их решению,

*признавая*, что продолжение и расширение УППКБП необходимы для обеспечения надлежащего выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики по безопасности полетов,

1. *выражает* признательность Генеральному секретарю за успешное осуществление Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов;

2. *просит* Генерального секретаря продолжать осуществление УППКБП и как можно скорее завершить проведение оставшихся проверок, касающихся Приложения 1 "Выдача свидетельств авиационному персоналу", Приложения 6 "Эксплуатация воздушных судов" и Приложения 8 "Летная годность воздушных судов";

3. *просит* Генерального секретаря провести анализ хода выполнения плана мероприятий путем проведения контрольных выездов или, при необходимости, другими средствами;

4. *просит* Генерального секретаря использовать более гибкий подход к осуществлению программы на долгосрочной основе, включая усиление региональных бюро;

5. *просит* Генерального секретаря изменить структуру докладов о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов, с тем чтобы отразить критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов, как они представлены в документе Doc 9734 ИКАО "Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов", часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой";

6. *просит* Генерального секретаря изучить вопрос о создании независимого механизма гарантии качества для контроля и оценки качества программы и представить доклад Совету;

7. *постановляет* распространить Универсальную программу ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов на Приложение 11 "Обслуживание воздушного движения" и Приложение 14 "Аэродромы" с 2004 года;

8. *порукает* Генеральному секретарю как можно скорее провести исследование относительно распространения программы на другие связанные с безопасностью полетов области и, в частности, относительно проведения проверок ключевых элементов Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" без существенного увеличения расходов на такое распространение;

9. *просит* Совет обеспечить долгосрочную финансовую жизнеспособность УППКБП, постепенно передавая все ее финансирование в бюджет Регулярной программы в установленном порядке;

10. *просит* Генерального секретаря продолжать разработку инструктивных материалов по контролю за обеспечением безопасности полетов, которые будут использоваться Договаривающимися государствами в качестве справочных пособий;

11. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства принимать и уважать первенство результатов проверок в рамках УППКБП как удовлетворяющих требованиям установленных Международных стандартов, Рекомендуемой практики и Правил при рассмотрении необходимости проведения государствами дополнительных

проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов;

12. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи общий доклад о ходе выполнения программы.

**A33-9. Устранение недостатков, выявленных в ходе реализации Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, и поощрение обеспечения гарантии качества в рамках проектов технического сотрудничества**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Универсальная программа ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) успешно выполняет мандат, определенный в резолюции A32-11,

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

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

*принимая во внимание,* что результаты проверок, проведенных в рамках УППКБП, свидетельствуют о том, что ряд государств испытывает трудности в выполнении SARPS ИКАО и внедрении критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов государства,

*принимая во внимание,* что результаты проверок также свидетельствуют о том, что государствам, испытывающим проблемы, требуется помощь в устранении обеспокоенности относительно безопасности полетов, возникшей в результате проверок,

*напоминая,* что резолюция A29-13 Ассамблеи призывает все государства, которые в состоянии это сделать, оказать обращающимся к ним государствам техническое содействие в виде финансовых и технических ресурсов, с тем чтобы дать возможность этим государствам выполнять свои обязательства по контролю за безопасностью деятельности авиаперевозчиков,

*напоминая,* что 29-я сессия Ассамблеи вновь подтвердила ответственность Договаривающихся государств как за обеспечение контроля за безопасностью авиаперевозчиков, базирующихся на их территории, так и за обеспечение контроля за безопасностью воздушных судов, включенных в их национальные регистры,

*признавая,* что некоторые государства не имеют в наличии финансовых или людских ресурсов для устра-

нения имеющихся у них недостатков без получения помощи,

*признавая*, что Управление технического сотрудничества (УТС) может оказать необходимую помощь нуждающимся государствам,

*признавая*, что ИКАО может оказать эффективную помощь государствам и международным организациям в подготовке двусторонних и многосторонних соглашений о сотрудничестве с целью устранения недостатков,

*признавая*, что государства, которые планируют реализовать проекты по устранению недостатков при содействии третьих сторон, хотели бы иметь независимую гарантию качества деятельности по проектам, с тем чтобы обеспечить высокую вероятность успеха,

*признавая*, что ИКАО располагает необходимыми ресурсами и опытом для обеспечения функции гарантии качества,

*признавая*, что в тех случаях, когда помощь оказывается государствам не УТС, а другими сторонами, ИКАО может играть существенную роль в обеспечении функции гарантии качества,

1. *просит* Генерального секретаря обеспечить в рамках бюджетных ограничений максимально возможное использование всех ресурсов Организации для оказания помощи нуждающимся государствам. Эта деятельность будет включать в себя, но не ограничиваться:

- a) предоставлением соответствующей информации и рекомендаций о возможных финансовых и технических источниках оказания помощи;
- b) ускорением, в частности на региональном уровне, внедрения SARPS ИКАО с оказанием любой необходимой помощи;
- c) использованием имеющихся в ИКАО эксплуатационных и технических ресурсов для проведения семинаров по контролю за обеспечением безопасности полетов;
- d) продолжением разработки материала, подлежащего использованию при подготовке специалистов в рамках Программы ТРЕЙНЭР;
- e) разработкой приемлемого для всех Договаривающихся государств конструктивного материала по устранению недостатков;

2. *настоятельно рекомендует* Генеральному секретарю обеспечить гарантии предоставления ИКАО по запросу обоснованной помощи в рамках имеющихся ресурсов, призванной оказать содействие государствам в получении необходимых финансовых ресурсов для финансирования проектов по оказанию помощи Договаривающимся государствами, отраслевыми организациями или независимыми консультантами;

3. *просит* Генерального секретаря поддерживать, поощрять и упрощать использование двусторонних и многосторонних соглашений по проектам между государствами и международными или региональными организациями;

4. *просит* Генерального секретаря обеспечить максимально возможное использование Управлением технического сотрудничества в рамках реализации своих проектов такого полезного материала, как руководства и другой учебный материал, и людских ресурсов для оказания содействия завершению проекта;

5. *просит* Генерального секретаря разработать концепцию функции гарантии качества в отношении крупномасштабных проектов технического сотрудничества ИКАО, предоставляемых государствам, и в отношении всех проектов технического сотрудничества, связанных с устранением недостатков, выявленных в ходе предусмотренных УППКБП проверок;

6. *просит* Генерального секретаря рассмотреть вопрос о выполнении функции гарантии качества независимым компетентным подразделением ИКАО;

7. *просит* Генерального секретаря предусмотреть выполнение функции гарантии качества для государств в отношении реализации проектов, связанных с контролем за обеспечением безопасности полетов, выполняемых другими сторонами, помимо ИКАО, по запросу государств на основе возмещения расходов;

8. *просит* Генерального секретаря запрашивать информацию у государств, успешно устранивших крупные недостатки, и публиковать результаты, чтобы Договаривающиеся государства могли воспользоваться опытом друг друга.

**A33-10. Создание Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)**

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание*, что в соответствии со статьей 69 Чикагской конвенции в том случае, если Совет считает, что аэропорты и аэронавигационные средства какого-либо Договаривающегося государства недостаточно отвечают требованиям безопасной, регулярной, эффективной и экономичной эксплуатации международных воз-

душных сообщений, Совет консультируется с этим непосредственно заинтересованным государством и другими государствами, интересы которых затрагиваются, с тем чтобы изыскать средства, с помощью которых такое положение может быть исправлено, и с этой целью может давать рекомендации,

*принимая во внимание*, что согласно резолюции А32-11 Совет ввел в действие с 1 января 1999 года Универсальную программу проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов и что результаты первоначальных проверок, проведенных в рамках этой программы практически во всех Договаривающихся государствах, уже получены,

*принимая во внимание*, что в результате этих проверок выяснилось, что некоторым Договаривающимся государствам для организации эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов приходится отвлекать ограниченные ресурсы, предназначенные для решения других национальных приоритетов, и что этим государствам потребуется определенная помощь для выполнения ими своих обязанностей по организации контроля за обеспечением безопасности полетов,

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

*принимая во внимание*, что 31-я сессия Ассамблеи поручила Совету изучить представленное группой государств предложение об учреждении международного авиационного валютного фонда в целях финансирования развития инфраструктуры аэропортов и аэронавигационных служб на более гибких и менее обременительных условиях, чем те, которые обычно существуют на финансовых рынках,

*учитывая* результаты проведенного в текущем трехлетнем периоде исследования по Международному механизму финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП) и обследования Договаривающихся государств по результатам данного исследования, которые свидетельствуют, в частности, о настоятельной необходимости финансирования, которое во многих случаях не может быть обеспечено из имеющихся источников, и решительную поддержку Договаривающимися государствами предложения о создании ММФБП,

*учитывая*, что ММФБП будет обеспечивать финансовую поддержку в достижении целей, заключающихся в повышении безопасности полетов авиации через посредство осуществления необходимых корректирующих мер, намеченных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП),

1. *выражает признательность* Совету и Генеральному секретарю за прогресс, достигнутый в изучении и разработке Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП);

2. *одобряет* концепцию ММФБП, предусматривающую:

а) финансирование проектов, связанных с безопасностью полетов, для которых государства не могут иным образом предоставить или получить необходимые финансовые ресурсы и основной сферой применения которых является устранение связанных с безопасностью полетов недостатков, выявленных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), которая является одним из элементов Глобального плана обеспечения безопасности полетов (ГППП);

б) применение следующих принципов разработки, учреждения и функционирования механизма:

- 1) добровольное участие государств;
- 2) право государства на получение преимуществ в зависимости от вклада или иного участия данного государства;
- 3) определение рамок единых принципов и правил функционирования механизма на глобальном уровне в целях обеспечения их последовательности, при этом гибкость в его реализации осуществляется по усмотрению и инициативе региональных групп государств;
- 4) полная независимость от бюджета по программам ИКАО;
- 5) любые виды административного обслуживания или другие услуги со стороны ИКАО предоставляются только по запросу участвующих государств и на основе возмещения затрат;

3. *просит* Совет в предстоящем трехлетнем периоде 2002–2004 годов приступить к учреждению ММФБП с учетом действующего в Договаривающихся государствах законодательства на основе:

а) административного кодекса или меморандума, подлежащего подписанию участвующими сторонами;

б) структуры, предусматривающей:

- 1) орган управления с адекватным представительством государств и других участвующих сторон;
- 2) штат персонала для обеспечения деятельности этого органа и выполнения повседневных исполнительных и административных функций;

c) стратегии управления, разработанной на принципах и требованиях существующего правового режима ИКАО;

d) транспарентного и простого механизма управления, уделяя особое внимание разработке:

- 1) четких административных указаний;
- 2) четких указаний относительно оценки и включения в бюджет на каждый год общих финансовых потребностей;
- 3) четких критериев и процедур предоставления кредитов и проведения любых других финансовых транзакций, включая обеспечение соответствия Стандартам и Рекомендуемой практике ИКАО, Правилам аэронавигационного обслуживания, аэронавигационным планам и политике ИКАО в области взимания сборов и налогообложения; требования к системе бухгалтерского учета; представление коммерческих обоснований и приоритизацию проектов;
- 4) гарантий обеспечения надлежащего, эффективного и действенного использования финансовых средств;
- 5) мер обеспечения контроля качества и оценки эффективности и действенности на всех уровнях;
- 6) положений относительно проведения ревизии счетов;

e) начала внедрения механизма в течение трехлетнего периода 2002–2004 годов;

4. *просит Совет* и впредь консультировать государства-члены относительно предложений по финансированию их добровольных взносов в ММФБП и обеспечивать соответствие таких предложений Чикагской конвенции и политике ИКАО;

5. *рекомендует* Договаривающимся государствам рассмотреть вопрос:

- a) о добровольных взносах для финансирования подготовительной работы по учреждению ММФБП;
- b) о добровольном участии в ММФБП;
- c) в той степени, в какой это позволяет национальная политика, о внесении своего вклада в формирование капитала ММФБП путем кредитования части своей доли любого подлежащего распределению излишка средств из бюджета по программам ИКАО на счет ММФБП, который будет передан ИКАО в доверительное управление;

6. *рекомендует* международным организациям (частным и государственным), чья деятельность связана с меж-

дународной авиацией, авиакомпаниям, аэропортам, поставщикам аэронавигационного обслуживания, изготовителям планеров, двигателей и бортового авиационного оборудования, другим организациям аэрокосмической промышленности и субъектам гражданского общества вносить добровольные взносы в ММФБП;

7. *просит* Совет представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о деятельности в рамках ММФБП, включая оценку этой деятельности и отрецензированные финансовые отчеты.

**A31-9. Реализация программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)**

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание* тот факт, что столкновения исправных воздушных судов с землей продолжают оставаться серьезной и все более обостряющейся проблемой в течение уже двух десятилетий,

*принимая во внимание* данные о том, что при выполнении внутренних полетов авиационных происшествий по причине столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT) было больше, чем при выполнении международных полетов,

*принимая во внимание* тот факт, что предпринимаются большие усилия по разработке и реализации программы по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT), а Стандарты ИКАО, касающиеся систем предупреждения о близости земли (GPWS), приведены в соответствие с современными требованиями,

*принимая во внимание,* что отраслевая целевая группа CFIT поставила основную цель снизить к 1998 году на 50% общее количество авиационных происшествий по причине CFIT,

*принимая во внимание* очевидность того, что даже после разработки и реализации программы предотвращения столкновений исправных воздушных судов с землей, включая обновленные требования к системе предупреждения о близости земли (GPWS), такие мероприятия окажутся не в полной мере эффективными, если государства не реализуют упомянутую программу в процессе выполнения не только международных, но и внутренних полетов,

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 37 Конвенции о международной гражданской авиации каждое Договаривающееся государство обязуется сотрудничать в целях обеспечения максимально достижимой степени единообразия в применении правил и практики во

всех областях, в которых такое единообразие будет облегчать и улучшать аэронавигацию,

*принимая во внимание*, что в резолюции А29-3 Ассамблеи настоятельно рекомендуется государствам и группам государств, которые еще этого не сделали, принять конструктивные меры с целью способствовать глобальному согласованию национальных правил в рамках применения Стандартов ИКАО,

*принимая во внимание*, что резолюция А29-13 Ассамблеи призывает Договаривающиеся государства подтвердить свои обязательства по осуществлению контроля за безопасностью, особенно в отношении тех важных положений, касающихся безопасности полетов, которые содержатся в Приложениях 1 и 6 к Чикагской конвенции,

*принимая во внимание*, что в резолюции А29-13 Ассамблеи Договаривающимся государствам настоятельно рекомендуется пересмотреть свои национальные законодательства в свете выполнения этих обязательств, а также пересмотреть свои процедуры контроля за безопасностью полетов в целях обеспечения эффективного осуществления стандартов,

1. *порукает* Совету в первоочередном порядке продолжить разработку программы ИКАО по предотвращению СФИТ;

2. *настоятельно рекомендует* государствам внедрить программу ИКАО по предотвращению СФИТ, включая выполнение соответствующих положений ИКАО, в частности, касающихся использования GPWS при выполнении не только международных, но и внутренних полетов;

3. *настоятельно рекомендует* государствам принять все необходимые меры, способствующие достижению основной цели, предусматривающей снижение к 1998 году на 50% общего количества авиационных происшествий по причине СФИТ.

**А33-16. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО**

**А31-10. Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации**

Ассамблея,

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

*принимая во внимание* важность своевременного и тщательного расследования авиационных происшествий и инцидентов, где бы они ни произошли, и представления

соответствующих отчетов, а также незамедлительного направления другим заинтересованным Договаривающимся государствам и ИКАО информации по результатам расследований, включая рекомендации по обеспечению безопасности полетов, в целях предотвращения авиационных происшествий,

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

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

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

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

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

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

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

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам в соответствии с положениями Приложения 13 к Конвенции о международной гражданской авиации незамедлительно предпринимать действия для расследования авиационных происшествий и инцидентов, представлять отчеты и направлять информацию, включая рекомендации по обеспечению безопасности полетов, другим заинтересованным Договаривающимся государствам и ИКАО в целях повышения эффективности мер по предотвращению авиационных происшествий, принимаемых государствами и ИКАО;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия к совершенствованию мер предотвращения авиационных происшествий, в частности в области подготовки персонала, обмена информацией и ее анализа, и внедрению систем представления отчетов на добровольной основе и без каких-либо штрафных санкций, с тем чтобы выйти на уровень новых задач организации деятельности по обеспечению безопасности полетов, обус-

ловленных ожидаемым ростом объема перевозок и усложнением технического оснащения гражданской авиации;

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

**A33-17. Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию или инциденту**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

*признавая,* что принятых до настоящего времени мер по обеспечению защиты некоторых записей, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, вероятно, недостаточно, и *отмечая,* что имеются все основания для рассмотрения ИКАО юридических аспектов этого вопроса,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам в соответствии с п. 5.12 Приложения 13 изучить и, по мере необходимости, внести корректировки в свои законодательства, правила и политику в целях обеспечения защиты некоторых записей, имеющих отношение к авиационным происшествиям и инцидентам, чтобы, по возможности, устранить препятствия при расследованиях авиационных происшествий и инцидентов;

2. *порукает* Совету дополнительно рассмотреть юридические аспекты защиты некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию или инциденту;

3. *порукает* Совету разработать соответствующий инструктивный материал, касающийся законодательства и правил защиты некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию или инциденту;

4. *порукает* Совету продолжить рассмотрение существующих положений Приложения 13 в целях усиления тех положений, которые касаются защиты конфиденциальной информации, полученной в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов и при подготовке и публикации отчетов о расследовании, и предоставления доступа к такой информации только уполномоченным лицам и сторонам.

**A32-13. Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра**

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание,* что МСЭ является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, регулирующим использование радиочастотного спектра,

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

*признавая,* что разработка и внедрение систем CNS/ATM и безопасность полетов международной гражданской авиации могут оказаться под серьезной угрозой, если потребности авиации в распределениях радиочас-

тотного спектра не будут удовлетворяться и не будет обеспечиваться защита этих распределений,

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

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

*учитывая* повысившийся уровень работ по подготовке к конференциям WRC МСЭ в связи с практикой проведения конференций WRC один раз в два года,

*принимая во внимание* рекомендации 7/3, 7/5 и 7/6 Особого специализированного совещания по связи/производству полетов (1995) (SP COM/OPS/95),

1. *настоятельно* рекомендует Договаривающимся государствам и международным организациям твердо поддерживать позицию ИКАО на конференциях WRC и в процессе региональной и другой международной деятельности, проводимой при подготовке к конференциям WRC, путем:

- a) обязательства обеспечивать полный учет интересов авиации при выработке своих позиций, представляемых на региональных форумах электросвязи, занимающихся подготовкой сводных предложений для конференции WRC;
- b) включения в свои предложения для конференции WRC, насколько это возможно, материала, отражающего позицию ИКАО;
- c) поддержки позиции ИКАО на конференции WRC-2000, направленной на сохранение полосы частот 1559–1610 МГц для исключительного использования Авиационной радионавигационной службой и Радионавигационной спутниковой службой;
- d) обязательства обеспечивать всестороннее участие авиационных полномочных органов в разработке позиций государств;
- e) обеспечения, насколько это только возможно, включения в состав своих делегаций на конференции WRC представителей своих администраций гражданской авиации или других официальных лиц, которые в полной мере подготовлены представлять интересы авиации;

2. *предлагает* Генеральному секретарю привлечь внимание МСЭ к важности адекватного распределения и защиты радиочастотного спектра для безопасности полетов авиации;

3. *порукает* Совету и Генеральному секретарю обеспечить в срочном порядке выделение в рамках бюджета, принятого настоящей Ассамблеей, ресурсов, необходимых для более широкого участия ИКАО в международной и региональной деятельности по организации спектра.

#### **A29-14. Рейсы, выполняемые для оказания гуманитарной помощи**

*Ассамблея,*

*учитывая* возрастающее количество и разнообразие рейсов, выполняемых гражданскими, с точки зрения Чикагской конвенции, воздушными судами в рамках гуманитарных миссий под эгидой Организации Объединенных Наций для оказания помощи при чрезвычайных ситуациях,

*принимая во внимание* обращение Генерального секретаря Организации Объединенных Наций к ИКАО в 1991 году в целях содействия миссиям по оказанию гуманитарной помощи с использованием авиации,

*принимая во внимание* результаты действий, предпринятых и рассматриваемых Советом и его вспомогательными органами для удовлетворения этих новых потребностей,

1. *рекомендует* Совету продолжить на первоочередной основе пересмотр действующих Стандартов, Рекомендуемой практики и инструктивного материала в целях внесения в них изменений, которые считаются целесообразными для обеспечения безопасности рейсов, осуществляемых в целях оказания гуманитарной помощи;

2. *призывает* государства принять необходимые меры для содействия выполнению таких рейсов и обеспечения их безопасности.

#### **A33-14, добавление V. Сотрудничество Договаривающихся государств в расследовании некоторых авиационных происшествий**

#### **A33-2. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства**

#### **A33-19. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

#### **A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного транспорта**



**A27-13. Защита международного общественного воздушного транспорта****A33-4. Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры)****A32-7. Согласование правил и программ, касающихся оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям**

Ассамблея,

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

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

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

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

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

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

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

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

*принимая во внимание*, что авиаперевозчик, воздушное судно которого пострадало в авиационном происшествии, как правило, располагает оптимальными возможностями для оказания помощи семьям сразу же после происшествия,

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

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

1. *призывает* Договаривающиеся государства вновь подтвердить свою приверженность принципу оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам в сотрудничестве с ИКАО и другими государствами в оперативном порядке рассмотреть, разработать и внедрить правила и программы оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и членам их семей;

3. *настоятельно рекомендует* государствам, в которых действуют правила и программы по оказанию поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям, представить ИКАО необходимую информацию в целях оказания возможного содействия другим государствам;

4. *настоятельно рекомендует* Совету разработать материал, который может включать Стандарты и Рекомендуемую практику, посвященный необходимости принятия Договаривающимися государствами и их авиаперевозчиками правил и программ оказания поддержки пострадавшим в авиационных происшествиях с гражданскими воздушными судами и их семьям;

5. *порукает* Совету представить доклад о результатах проделанной работы на следующей сессии Ассамблеи.

## ЧАСТЬ II. АЭРОНАВИГАЦИЯ

### АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ КОМИССИЯ, ЕЕ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ОРГАНЫ, ТЕХНИЧЕСКИЕ СОВЕЩАНИЯ И УЧАСТИЕ ГОСУДАРСТВ

**A18-2.** Поправка к статье 56 Конвенции об увеличении числа членов Аэронавигационной комиссии до пятнадцати

**A22-4.** Состав Аэронавигационной комиссии и участие в ее работе

**A27-2.** Поправка к статье 56 Конвенции о международной гражданской авиации

**A22-29.** Использование языков в Аэронавигационной комиссии

**A33-14,** добавление В. Аэронавигационные совещания всемирного масштаба

**A33-14,** добавление С. Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)

**A33-14,** добавление L. Региональные аэронавигационные совещания (RAN)

**A33-14,** добавление T. Участие государств в технической работе ИКАО

**A32-13.** Поддержка политики ИКАО в вопросах радиочастотного спектра

### ТЕХНИЧЕСКИЙ СЕКРЕТАРИАТ

**A33-14,** добавление U. Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро

### ПОСТОЯННАЯ ПОЛИТИКА И СВЯЗАННЫЕ С НЕЙ ПРАВИЛА В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

**A15-9.** Подготовка для будущих сессий текущих сводных заявлений о постоянной политике ИКАО, касающейся непосредственно аэронавигации

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в резолюции A14-28 Совету поручалось представлять каждой последующей сессии Ассамблеи, на которой создается Техническая комиссия, проект заявления о постоянной политике Ассамблеи, касающейся непосредственно аэронавигации, по состоянию на момент начала данной сессии Ассамблеи,

*принимая во внимание,* что Ассамблея считает, что сводное заявление о постоянной политике ИКАО, принятое Ассамблеей на такой сессии, должно быть обновленным и представлять политику по состоянию на момент окончания данной сессии,

1. *постановляет* принимать на каждой сессии, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся непосредственно аэронавигации, обновленное по состоянию на момент окончания данной сессии;

2. *заявляет,* что данная резолюция заменяет резолюцию A14-28.

**A33-14.** Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в резолюции A15-9 Ассамблея постановила принимать на каждой сессии, на которой создается Техническая комиссия, сводное заявление о постоянной политике, касающейся непосредственно аэронавигации, обновленное по состоянию на момент окончания данной сессии,

*принимая во внимание,* что заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации, по состоянию на время

окончания работы 32-й сессии Ассамблеи было принято Ассамблей в резолюции А32-14 с добавлениями А–W включительно,

*принимая во внимание*, что Ассамблея рассмотрела предложения Совета об изменении заявления о постоянной политике и связанных с ней правилах, содержащегося в резолюции А32-14 с добавлениями А–W включительно, и изменила заявление, чтобы отразить решения, принятые в процессе работы 33-й сессии Ассамблеи,

*принимая во внимание*, что настоящим заменяется заявление о постоянной политике, содержащееся в резолюции А32-14,

1. *постановляет*:

- a) прилагаемые к данной резолюции добавления составляют сводное заявление о постоянной политике Организации и связанных с ней правилах в области аэронавигации по состоянию на время окончания работы 33-й сессии Ассамблеи;
- b) правила, связанные с отдельными разделами политики, изложенными в добавлениях, служат руководством в деле упрощения и обеспечения реализации вышеуказанных разделов политики;

2. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А32-14 с добавлениями А–W включительно.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

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

*Ассамблея,*

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

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

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

- a) *Стандарт* – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого

считается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции; в случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38 Конвенции;

- b) *Рекомендуемая практика* – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции,

*постановляет*:

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

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

3. тексты SARPS и PANS излагаются простым, понятным и сжатым языком. SARPS, касающиеся сложных аэронавигационных систем, включают в основном общие, устоявшиеся и неизменные положения, определяющие требования к системам, их функциям и характеристикам. При необходимости подробные технические требования, касающиеся таких систем, представляются в виде добавлений к Приложениям или помещаются в отдельные документы;

4. при разработке SARPS, правил и инструктивного материала ИКАО следует использовать в максимально возможной степени и при условии адекватной проверки и апробирования результаты работы других признанных авиационных организаций-разработчиков стандартов. В тех случаях, когда Совет считает это целесообразным, документация ИКАО должна содержать ссылки на материал, подготовленный такими другими организациями – разработчиками стандартов;

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

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

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

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

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

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

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

3. Договаривающиеся государства должны иметь в своем распоряжении полных три месяца для уведомления о несогласии с принятыми поправками к SARPS; при установлении даты представления уведомлений о несогласии Совет должен учитывать время, необходимое для направления государствам принятых поправок и для получения от них уведомлений.

4. При применении положения пункта 8 постановляющей части выше Совету следует обеспечивать, чтобы, по мере возможности, промежуток между следующими

одна за другой общими датами начала применения поправок к Приложениям и PANS составлял по крайней мере 6 мес.

### **ДОБАВЛЕНИЕ В**

#### **Аэронавигационные совещания всемирного масштаба**

*Ассамблея,*

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

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

*постановляет:*

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

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

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

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

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

1. Прежде чем принимать решение о вынесении на всемирное совещание того или иного вопроса, Совету следует изучить возможность его решения путем переписки с государствами или путем использования такого механизма, как группы экспертов или аэронавигационные

исследовательские группы, либо с их помощью упростить последующую работу над ним во время очередного совещания.

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

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

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

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

### ДОБАВЛЕНИЕ С

#### Группы экспертов Аэронавигационной комиссии (АНК)

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание* необходимость получать максимальную пользу от работы групп экспертов Аэронавигационной комиссии, не возлагая чрезмерного бремени на Договаривающиеся государства или Организацию,

*постановляет:*

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

2. полномочия и программы работы групп экспертов определяются четко и ясно, а группы экспертов обязаны их соблюдать;

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

#### Правило, связанное с вышеизложенными положениями

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

### ДОБАВЛЕНИЕ D

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

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

1. Договаривающиеся государства поощряются и поддерживаются всеми имеющимися средствами в деле применения SARPS и PANS;

2. различия между правилами и практикой Договаривающихся государств и положениями SARPS и PANS контролируются с целью содействия устранению тех раз-

личий, которые имеют важное значение для безопасности и регулярности международной аэронавигации или несовместимы с целями международных стандартов.

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

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

2. Договаривающимся государствам следует продолжить, а где необходимо – активизировать работу по применению в своих функциональных учреждениях правил и процедур, согласующихся с существующими SARPS и PANS. В связи с этим Договаривающимся государствам следует рассмотреть возможность улучшения методов, применяемых ими для реализации положений SARPS и PANS, если такие усовершенствования могли бы ускорить или упростить эти методы или сделать их более эффективными.

3. Совету следует настоятельно рекомендовать Договаривающимся государствам уведомлять Организацию о любых различиях, существующих между их национальными правилами и практикой и положениями SARPS, а также о дате или сроках, когда они обеспечат выполнение SARPS. Получаемые уведомления о различиях с SARPS следует незамедлительно публиковать в дополнениях к соответствующим Приложениям. Следует также просить Договаривающиеся государства публиковать в своих сборниках аэронавигационной информации любые существенные различия с SARPS и PANS.

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

#### **ДОБАВЛЕНИЕ E**

##### **Технические руководства и циркуляры ИКАО**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*постановляет,* что первоочередное внимание уделяется дальнейшему обновлению содержания существующих технических руководств ИКАО и разработке дополнительных инструктивных материалов, потребность в которых диктуется техническим прогрессом, что приносит тем самым оптимальную пользу Договаривающимся государствам в их деятельности по применению Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил аэронавигационного обслуживания, а также при планировании и обеспечении средств и обслуживания.

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

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

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

#### **ДОБАВЛЕНИЕ F**

##### **Единицы измерения**

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ G

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

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

1. удостоверения о годности к полетам и удостоверения о квалификации, а также свидетельства экипажа воздушного судна, которые выданы или которым придана сила Договаривающимся государством, в котором зарегистрировано воздушное судно, признаются действительными другими Договаривающимися государствами для целей выполнения полета над их территориями, включая

посадки и взлеты, в соответствии с положениями статей 32 b) и 33 Конвенции;

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

## ДОБАВЛЕНИЕ H

### Авиационная подготовка

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*постановляет:*

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

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

а) авиационная подготовка является ответственностью Договаривающихся государств;

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

- b) необходимо поощрять и поддерживать взаимопомощь Договаривающихся государств в деле подготовки авиационного персонала, особенно в тех вопросах, где недостаточная подготовка может отрицательно сказаться на безопасности или регулярности международной аэронавигации;
- c) Организации не следует принимать участие в деле практического использования учебно-тренировочных средств, а следует поддерживать и консультировать Договаривающиеся государства, использующие такие средства.

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

1. Путем разработки технических требований и инструктивного материала, проведения учебных семинаров, а также путем непосредственных рекомендаций и консультаций Совету следует оказывать помощь Договаривающимся государствам в деле:

- a) стандартизации, насколько это практически осуществимо, учебных программ, методики и содержания учебных курсов и введения необходимых положений о проведении экзаменов и выдаче свидетельств;
- b) приведения уровня подготовки к уровню международных стандартов;
- c) применения указанных выше в подпунктах a) и b) критериев для обеспечения большего единообразия в действующих правилах и процедурах.

2. Следует постоянно уделять внимание созданию Договаривающимися государствами специализированных курсов и курсов усовершенствования по подготовке соответствующих специалистов, требующихся для установки, эксплуатации и наблюдения за техническим состоянием средств и служб.

3. Совету следует поощрять Договаривающиеся государства:

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

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

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

#### **ДОБАВЛЕНИЕ I**

##### **Координация научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций в области связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения (CNS/ATM) и аэродромных служб**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Организация играет полезную роль в деле координирования проводимой научно-исследовательской работы в области CNS/ATM и аэродромных служб,

*принимая во внимание,* что государствам, проводящим научно-исследовательскую работу, важно своевременно получать от Организации информацию относительно эксплуатационных требований международной гражданской авиации в этих областях,

*постановляет* поощрять международную координацию научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций в области CNS/ATM и аэродромных служб, не ущемляя в то же время необходимой свободы действий в научно-исследовательской работе.

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

1. Совету следует уделять надлежащее внимание своевременному определению эксплуатационных требований международной гражданской авиации в области CNS/ATM и аэродромных служб.

2. Совету следует поощрять Договаривающиеся государства предоставлять Организации текущую информацию о характере и направлениях осуществляемых и планируемых научно-исследовательских проектов, представ-



ляющих большой интерес, что позволит Организации следить за этой деятельностью, придавая ей координированный и упорядоченный характер, и предоставлять информацию всем Договаривающимся государствам.

### ДОБАВЛЕНИЕ J

#### Координация работы по аэронавигационным системам и подсистемам

*Ассамблея,*

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

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

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

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

*постановляет,* что работа по аэронавигационным системам и подсистемам тесно координируется, при этом должным образом учитывается их взаимосвязь и принимаются во внимание эксплуатационные требования, предполагаемый технический прогресс, а также соображения эксплуатационной рентабельности.

### ДОБАВЛЕНИЕ K

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

*Ассамблея,*

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

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

*постановляет:*

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

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

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

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

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

#### Правила, связанные с вышеизложенными положениями

1. Совету, учитывая необходимость дальнейшего повышения существующего уровня безопасности полетов, следует постоянно следить за тем, какое влияние оказывает изменение требований на региональные планы, чтобы своевременно определять необходимость их пересмотра.

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

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

4. Совету следует использовать созданные им во всех регионах группы планирования для оказания помощи в поддержании региональных планов или любых дополнительных документов на уровне текущих требований.

**ДОБАВЛЕНИЕ I****Региональные аэронавигационные совещания (RAN)**

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

1. созываемые Советом региональные аэронавигационные совещания служат главным средством проведения вестороннего разбора и обзоров региональных планов в целях постоянного учета в них новых требований;

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

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

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

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

**Правила, связанные с  
вышеизложенными положениями**

1. Совету следует стремиться проводить региональные аэронавигационные совещания на местах в соответствующих регионах и следует поощрять Договаривающиеся государства, расположенные в этих регионах, отдельно

или совместно выступать в качестве приглашающей стороны.

2. Одобренную повестку дня и основную вспомогательную документацию, включая перечень основных эксплуатационных требований и критериев планирования, следует направлять, как правило, авиапочтой не позднее чем за десять месяцев до созыва совещания – в случае повестки дня, и не позднее чем за три месяца – в случае основной вспомогательной документации; прочую документацию следует направлять в возможно кратчайшие сроки.

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

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

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

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

**ДОБАВЛЕНИЕ II****Осуществление региональных планов**

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание,* что любые серьезные недостатки в порядке осуществления региональных планов могут повлиять на безопасность, регулярность и эффективность международных воздушных сообщений и, сле-

довательно, должны устраняться в возможно кратчайшие сроки,

*постановляет:*

1. в программах осуществления планов Договаривающихся государств первоочередное внимание уделяется обеспечению тех средств и служб, включая их непрерывную работу, отсутствие которых могло бы серьезно отразиться на международных полетах;

2. выявление, разбор и принятие мер Организацией в отношении серьезных недостатков в ходе реализации региональных планов проводятся в минимально возможные сроки;

3. региональные группы планирования и осуществления проектов выявляют проблемы и недостатки, связанные как с самими региональными планами, так и с их выполнением, и предлагают меры по их устранению.

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

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

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

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

4. Стороны, пользующиеся аэронавигационными средствами и обслуживанием, должны сообщать о любых серьезных проблемах, с которыми они сталкиваются из-за отсутствия внедрения предусмотренных региональными планами аэронавигационных средств и обслуживания. Эту информацию следует направлять Договаривающимся государствам, отвечающим за их внедрение. По получении таких сообщений этим государствам следует принимать меры по устранению проблем, а в случае непринятия таких мер пользователям следует информировать ИКАО, при возможности, через посредство какой-либо международной организации.

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

принятие мер, способствующих скорейшему устранению этих проблем.

#### **ДОБАВЛЕНИЕ N**

##### **Разграничение воздушных пространств ОВД\* в региональных аэронавигационных планах**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

3. обеспечивающее ОВД государство при осуществлении обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве над территорией передающего ответственность за ОВД государства выполняет это в соответствии с

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

требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования обеспечивающим ОВД государством, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

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

*и далее заявляет:*

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

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

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

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

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

### **ДОБАВЛЕНИЕ О**

#### **Обеспечение поисково-спасательной службы**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в соответствии со статьей 25 Конвенции каждое Договаривающееся государство

обязуется принимать такие меры по оказанию помощи воздушным судам, терпящим бедствие на его территории, какие оно сочтет возможными, и сотрудничать в осуществлении согласованных мер, которые время от времени могут быть рекомендованы в соответствии с Конвенцией,

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

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

*принимая во внимание,* что в Приложении 12 к Конвенции рекомендуется, чтобы границы районов поиска и спасения, насколько это практически возможно, совпадали с границами соответствующих районов полетной информации,

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

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

*постановляет:*

1. границы районов поиска и спасения над территорией государств или над открытым морем устанавливаются исходя из технических и эксплуатационных соображений, учитывая также желательность совпадения районов полетной информации и районов поиска и спасения в целях обеспечения оптимальной эффективности при наименьших общих затратах;

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

3. государство, обеспечивающее поисково-спасательную службу, при осуществлении поиска и спасения над территорией передающего ответственность государства

действует в соответствии с требованиями последнего, которое обеспечивает наличие и поддерживает в рабочем состоянии такие средства и службы для использования государством, осуществляющим поиск и спасание, какие считаются необходимыми по взаимному согласию этих государств;

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

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

*и далее заявляет:*

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

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

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

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

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

## **ДОБАВЛЕНИЕ Р**

### **Координация воздушного движения гражданской и военной авиации**

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание,* что еще не во всех районах достигнуто удовлетворительное решение проблем совместного использования воздушного пространства,

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

*постановляет:*

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

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

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

1. Договаривающимся государствам следует по мере необходимости устанавливать или улучшать координацию обслуживания воздушного движения своих гражданских и военных судов, руководствуясь принципом, изложенным в пункте 1 постановляющей части выше.

2. Совету следует обеспечить, чтобы вопросы, связанные с координацией использования воздушного пространства гражданскими и военными судами, включались, где это необходимо, в повестку дня специализированных и региональных совещаний.

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

## ДОБАВЛЕНИЕ Q

### Обеспечение соответствующих аэродромов

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что во многих местах физические характеристики аэродромов требуют существенно-го улучшения,

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

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

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

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

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

*постановляет:*

1. Организация следит за техническими требованиями к аэродромам;

2. проектирование конструкций воздушных судов будущих поколений необходимо осуществлять с таким расчетом, чтобы обеспечить их эффективную эксплуатацию при минимально возможном воздействии на окру-

жающую среду на тех аэродромах, на которых в настоящее время эксплуатируются воздушные суда;

3. государства осуществляют сертификацию аэродромов;

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

### Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ R

### Наземные и летные испытания радионавигационных средств

*Ассамблея,*

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

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

*постановляет:*

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

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

**Правила, связанные с  
вышеизложенными положениями**

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

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

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

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

**ДОБАВЛЕНИЕ S**

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

*Ассамблея,*

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

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

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

**ДОБАВЛЕНИЕ T**

**Участие государств в технической работе ИКАО**

*Ассамблея,*

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

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

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

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

**Правила, связанные с  
вышеизложенными положениями**

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

2. Договаривающимся государствам, насколько каждое сочтет практически возможным, следует:

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

- е) содействовать Организации в проводимой ею технической работе любыми другими средствами, которые может предложить Совет.

### ДОБАВЛЕНИЕ U

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

Ассамблея,

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

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

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

*постановляет:*

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

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

#### Правила, связанные с вышеизложенными положениями

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

2. В тех случаях, когда региональные бюро нуждаются во временном персонале, в максимально возмож-

ной степени следует прибегать к временному переводу персонала соответствующих специальностей из одного регионального бюро в другое и из Штаб-квартиры в региональные бюро.

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

### ДОБАВЛЕНИЕ V

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

Ассамблея,

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

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

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

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

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

*постановляет* рекомендовать Договаривающимся государствам сотрудничать в расследовании крупных авиационных происшествий или происшествий, при рассле-



довании которых необходимы высококвалифицированные эксперты и специальное оборудование, и чтобы с этой целью Договаривающиеся государства, по мере возможности, среди прочего:

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

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

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

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

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

#### **ДОБАВЛЕНИЕ W**

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

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

*постановляет:*

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

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

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

#### **ДОБАВЛЕНИЕ X**

##### **Предоставление обслуживания воздушного движения**

*Ассамблея,*

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

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

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

*постановляет:*

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

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

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

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

Договаривающимся государствам следует по мере необходимости рассматривать вопрос о совместном создании единого органа по обслуживанию воздушного движения, ответственного за обеспечение обслуживания воздушного движения в воздушном пространстве ОВД над территориями двух или нескольких государств или над открытым морем.

#### **A33-19. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

#### **A33-13. Использование кроссполярных маршрутов**

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание, что* создание указанной структуры явилось результатом совместных усилий, предпри-

нятых Германией, Исландией, Канадой, Китаем, Монголией, Норвегией, Российской Федерацией, Соединенными Штатами Америки, Финляндией и Японией, проявивших при решении этой сложнейшей задачи беспрецедентный дух межгосударственного сотрудничества,

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

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

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

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

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

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

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

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

3. *просит* Совет следить в приоритетном порядке за развитием новой структуры международных авиатрасс с использованием кроссполярных маршрутов и по мере

необходимости подготавливать рекомендации в отношении эксплуатации и развития данной структуры.

### ПРИЛОЖЕНИЯ, PANS И РУКОВОДСТВА

**A33-14, добавление А. Выработка Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)**

**A33-14, добавление D. Применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)**

**A33-14, добавление Е. Технические руководства и циркуляры ИКАО**

### РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПЛАНЫ

**A22-19. Помощь и консультации при осуществлении региональных планов**

**A33-14, добавление К. Выработка региональных планов, в том числе дополнительных региональных правил**

**A33-14, добавление М. Осуществление региональных планов**

**A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства**

### ОСУЩЕСТВЛЕНИЕ РЕГИОНАЛЬНЫХ ПЛАНОВ

**A22-19. Помощь и консультации при осуществлении региональных планов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что необходимо приложить больше усилий для устранения серьезных недостатков, которые отражаются на развитии международной гражданской авиации,*

*принимая во внимание, что в резолюциях A12-5 (пункты 1 и 5), A15-5 (пункт 4) и A15-8 Н (пункт 6) излагается политика Организации в отношении оказания содействия и помощи при осуществлении региональных планов,*

*принимая во внимание, что Ассамблея в соответствии с резолюцией A15-2 пересмотрела эти принципы и согласилась с необходимостью сведения их в единую резолюцию, определяющую постоянную политику Ассамблеи в этом вопросе, для чего вышеупомянутые части первоначальных резолюций следует аннулировать,*

1. *постановляет, что Организация придает первостепенное значение оказанию содействия и помощи при осуществлении региональных планов в соответствии с нижеследующим:*

- a) Договаривающимся государствам следует принять к сведению возможность использования эксплуатационных агентств в качестве средств выполнения своих международных обязательств по статье 28 Конвенции;
- b) Договаривающимся государствам следует вместе с другими государствами в регионе изучить, можно ли содействовать осуществлению конкретного регионального плана посредством двусторонних или многосторонних соглашений;
- c) необходимо поощрять проведение неофициальных совещаний, созываемых по инициативе Договаривающихся государств или Генеральным секретарем, с целью рассмотрения исключительно проблем осуществления планов, касающихся двух или более государств, когда нет других эффективных и подходящих средств решения этих проблем;
- d) Совету следует оказывать Договаривающимся государствам помощь в планировании и разработке тех частей национальных программ, которые касаются обеспечения оборудования и обслуживания, предусмотренных в региональных планах;
- e) необходимо использовать имеющиеся средства оказания помощи в осуществлении региональных планов через посредство Программы развития ООН, технических консультаций и помощи специалистов Секретариата, а также учебных возможностей Секретариата;
- f) Совету следует обеспечить, чтобы региональные бюро ИКАО в качестве первоочередной задачи давали консультации, оказывали помощь и содействие Договаривающимся государствам в соблюдении ими своих обязательств по статье 28 Конвенции касательно выполнения тех частей региональных планов, которые их касаются, и, кроме того, Совету следует обеспечить, чтобы в максимальной степени использовались региональные бюро при выполнении этих задач, включая указанные в пунктах d) и e) выше и те, которые вытекают из запросов, полученных в соответствии с пунктом h) ниже;
- g) Совету следует обеспечить, чтобы вся деятельность Организации, которая может способствовать выполнению региональных планов, тщательно координировалась, в частности, на региональном уровне;

- h) когда Договаривающееся государство, исследовав все методы и средства претворения в жизнь региональных планов, которые касаются его согласно статье 28 Конвенции, испытывает трудности, мешающие такому осуществлению, ему следует соответственно информировать ИКАО и запросить у ИКАО помощь по тем вопросам, которые могут привести, в случае их невыполнения, к серьезным недостаткам;
- i) Совету следует в первоочередном порядке продолжать оказывать помощь и содействие Договаривающимся государствам в выполнении их обязанностей по статье 28 Конвенции и изучать практическую возможность любых других решений для обеспечения конкретных средств и обслуживания, отсутствие которых, по определению Совета, может иметь серьезные последствия для всемирной аэронавигационной сети;

2. *заявляет*, что данная резолюция заменяет резолюцию A16-9.

**A33-14, добавление D. Применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)**

**A33-14, добавление M. Осуществление региональных планов**

**A33-14, добавление U. Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро**

**A33-19. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

### ПРОГРАММА РАБОТЫ В ОБЛАСТИ АЭРОНАВИГАЦИИ

**A24-8. Пересмотр программы работы в области аэронавигации\***

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что программа работы ИКАО должна сосредоточивать усилия Организации на решении тех проблем, которые оказывают наибольшее влияние на развитие международной авиации, а также на безопасность и регулярность полетов,

*принимая во внимание*, что в обязанности ИКАО входит обеспечение наиболее эффективного использования ограниченных ресурсов, имеющихся в ее распоряжении и в распоряжении государств,

1. *порукает* Совету в качестве неотложного вопроса пересмотреть программу работы Организации в области аэронавигации и установить порядок рассмотрения пунктов программы работы, а также цели и расчетные сроки выполнения соответствующих пунктов, уделяя особое внимание вопросам, относящимся к безопасности, регулярности и эффективности, с учетом документации, представленной 24-й сессии Ассамблеи, и исходя из ограниченных ресурсов, которыми располагают ИКАО и государства;

2. *порукает* Совету представлять на будущих очередных сессиях Ассамблеи программу работы Организации, в которой будут указываться очередность задач, цели и сроки выполнения пунктов программы работы, а также приводиться подробное описание программ из программно-бюджетного документа и Технической программы работы (TWP) Организации в области аэронавигации.

### СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ

**A31-9. Реализация программы ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT)**

**A33-16. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПП) ИКАО**

*Ассамблея,*

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

*признавая*, что частота авиационных происшествий с человеческими жертвами при выполнении воздушных перевозок в мире сохраняется в течение ряда лет на низком уровне,

*отмечая*, что ожидаемый рост объема перевозок международной гражданской авиацией приведет к увеличению количества авиационных происшествий, если частота авиационных происшествий не будет снижена,

*понимая*, что представление общественности о безопасности полетов основывается главным образом на количестве, а не на частоте авиационных происшествий,

*признавая*, что положительные изменения в частоте авиационных происшествий потребуют новых подходов,

\* В связи с принятием резолюции A27-6 текст второго пункта постановляющей части заменен новым текстом.

основанных, в частности, на активных позициях и анализе рисков, со стороны всех субъектов авиационной отрасли, включая ИКАО, государства, изготовителей и эксплуатантов воздушных судов,

*признавая*, что человеческий элемент авиационной системы имеет первостепенное значение для реализации инициатив по предотвращению авиационных происшествий и обеспечения безопасности полетов,

*отмечая* с озабоченностью, что столкновения исправных воздушных судов с землей (CFIT) и происшествия при заходе на посадку и посадке по-прежнему занимают значительную долю в авиационных происшествиях при выполнении воздушных перевозок,

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

2. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства принять цели ГПБП по сокращению количества авиационных происшествий и снижению частоты авиационных происшествий во всем мире;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства проявить политическую волю в целях предпринятия мер по устранению недостатков, выявленных в ходе проверок по линии УПКБП, исправлению недостатков, выявленных в процессе регионального планирования и связанной с ним деятельностью, и распространить необходимые правила по внедрению систем обеспечения безопасности полетов, разработанные под эгидой ГПБП;

4. *вновь заявляет* о необходимости реализации программ ИКАО по предотвращению столкновений исправных воздушных судов с землей (CFIT) и сокращению количества происшествий при заходе на посадку и посадке (ALAR);

5. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства оказывать необходимую поддержку различных элементов Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО;

6. *одобряет* концепцию концентрации усилий ИКАО по обеспечению безопасности полетов на тех планируемых или уже осуществляемых инициативах в области безопасности полетов, которые приносят наилучший дивиденд для безопасности полетов в виде снижения частоты авиационных происшествий;

7. *просит* Совет и Генерального секретаря обеспечить, чтобы все связанные с безопасностью полетов задачи, входящие в ГПБП, полностью финансировались из бюджета ИКАО, включая связанные с безопасностью полетов задачи, выполняемые региональными бюро;

8. *порукает* Совету и Генеральному секретарю принять участие в деятельности государств по совершенствованию существующих систем баз данных и обмена информацией о безопасности полетов, а также принять участие в работах, нацеленных на создание комплексной

сети анализа данных и рассылки информации с учетом необходимости адекватной защиты конфиденциальной информации и ее источников;

9. *поддерживает* свободное распространение информации о безопасности полетов среди пользователей авиационной системы, в том числе представление государствами отчетов об авиационных происшествиях и инцидентах в рамках системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) ИКАО;

10. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам проанализировать и, при необходимости, скорректировать свои законодательства, правила и политику для обеспечения надлежащего баланса между различными видами деятельности по предупреждению авиационных происшествий (например, регулирование, применение правил, обучение и стимулы, поощряющие добровольное представление данных) и поддерживать расширение добровольного представления данных о событиях, которые могут влиять на безопасность полетов, а также *порукает* ИКАО разработать соответствующие принципы и инструктивный материал по данному вопросу;

11. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам принять меры к тому, чтобы их эксплуатанты воздушных судов, поставщики аэронавигационного обслуживания и оборудования и организации по техническому обслуживанию вводили необходимые процедуры и принципы добровольного представления данных о событиях, которые могут оказать влияние на безопасность полетов;

12. *просит* Совет разработать программу, поощряющую государства внедрять схемы захода на посадку с вертикальным наведением (APV) с использованием, в частности, информации GNSS или DME/DME, в соответствии с положениями ИКАО;

13. *призывает* государства оказывать содействие региональным группам по безопасности полетов;

14. *призывает* государства оказывать содействие в создании международных консультативных групп экспертов или проведении по мере целесообразности других инициатив по безопасности полетов и оказанию помощи в целях:

- a) объединения усилий, опыта и ресурсов заинтересованных стран, международных и региональных организаций, изготовителей и эксплуатантов авиационной техники, финансовых и других субсидирующих учреждений и ИКАО;
- b) изучения вопросов безопасности полетов в выбранной подгруппе государств-членов;
- c) разработки механизма управления безопасностью полетов гражданской авиации и рекомендаций по повышению безопасности полетов и оказанию помощи;

15. *порукает* Генеральному секретарю на регулярной основе распространять документ ГПБП письмом государствам и путем помещения на публичный web-сайт ИКАО;

16. *порукает* Совету представлять будущим сессиям Ассамблеи доклад о ходе выполнения Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО.

**A22-11. Международная помощь в возобновлении работы международных аэропортов и соответствующих аэронавигационных средств**

**A29-3. Глобальное согласование правил**

**A33-7. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды**

**A33-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)**

**A32-12. Действия по реализации решений Всемирной конференции 1998 года по внедрению систем CNS/ATM**

**A29-15. Ограничение курения на международных пассажирских рейсах**

**A29-13. Улучшение контроля в области безопасности**

**A32-11. Разработка универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов**

**A33-8. Продолжение и расширение Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов**

**A33-9. Устранение недостатков, выявленных в ходе реализации Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, и поощрение обеспечения гарантии качества в рамках проектов технического сотрудничества**

**A33-10. Создание Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)**

**A22-14. Технические и экономические проблемы, связанные с введением в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов\***

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Ассамблея, сознавая цели и задачи Чикагской конвенции, признает, что ИКАО должна сыграть роль в обеспечении планомерной разработки и введения в эксплуатацию сверхзвуковых гражданских самолетов и вспомогательных аэронавигационных служб, с тем чтобы гарантировать безопасность, регулярность и эффективность гражданского воздушного транспорта на благо народов мира, избегая последствий, которые шли бы в ущерб широкой общественности и международной гражданской авиации,

1. *настоятельно рекомендует* всем правительствам, которые будут связаны с разработкой сверхзвуковых гражданских воздушных судов, обеспечить, чтобы до ввода этих воздушных судов в коммерческую эксплуатацию они имели такую летную годность и такие эксплуатационные характеристики, которые позволят эксплуатировать их при уровне безопасности, по крайней мере равном уровню, достигнутому коммерческими воздушными судами, используемыми в это время, и они:

- a) при полетах в тех же условиях, что и дозвуковые воздушные суда:
  - 1) не будут нарушать существующую в это время схему движения воздушных судов в воздухе и на земле, особенно в том, что касается служб управления воздушным движением, не требуя наземных средств и обслуживания, которые необходимы только для сверхзвуковых воздушных судов;
  - 2) смогут использовать аэродромы, предназначенные для крупных дозвуковых реактивных воздушных судов;
- b) в условиях сверхзвукового полета потребуют минимум специальных наземных средств;
- d) будут совместимы и могут быть включены в существующую в это время экономическую структуру сообщений с использованием дозвуковых реактивных воздушных судов;

2. *настоятельно рекомендует* всем правительствам, занятым разработкой наземного оборудования и обслуживания, обеспечить, насколько это целесообразно и возможно, разработку такого наземного оборудования и обслуживания, которые могли бы использоваться дозвуковыми и сверхзвуковыми самолетами в условиях дозвукового по-

\* Пункты 1 с), 3 а) 1) i) и 3 а) 1) ii) исключены согласно резолюции А32-4.

лета, при этом предполагается, что эти разработки не задержат выполнение требований региональных планов;

3. *порукает Совету:*

а) поддерживать связь с государствами и информировать их о разработках:

1) с целью достижения в соответствующее время международного соглашения в отношении:

iii) проблемы радиационной опасности;

2) с тем чтобы можно было определить эксплуатационные требования, касающиеся сверхзвуковых самолетов, которые находятся в стадии разработки, с целью достижения в соответствующее время международного соглашения в отношении:

i) необходимого наземного оборудования и обслуживания,

ii) маршрутов и мест, где требуется это наземное оборудование и обслуживание,

в сроки, позволяющие разработать и создать оборудование и ввести в действие необходимые средства и обслуживание, когда будут введены в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковые самолеты;

б) следить за разработками и, насколько необходимо и возможно, собирать и распространять данные относительно объема и схем движения, а также информацию о развитии мирового спроса на воздушный транспорт, которая могла бы оказаться полезной для различных аспектов планирования как дозвуковых, так и сверхзвуковых полетов;

4. *предлагает Совету* использовать наилучшие имеющиеся средства для выполнения задачи, изложенной в пункте 3 выше, включая, если это будет признано желательным и полезным, созыв групп экспертов или других совещаний;

5. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А14-7.

**A33-19. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

**A29-11. Использование космической техники в области аэронавигации**

**A33-14, добавление I. Координация научных исследований, разработок, испытаний и демонстраций в области связи, навигации, наблюдения и организации воздушного движения (CNS/ATM) и аэродромных служб**

**A33-14, добавление J. Координация работы по аэронавигационным системам и подсистемам**

**A33-13. Использование кроссполярных маршрутов**

**A23-14. Применение системного планирования в отношении введения в эксплуатацию новых типов воздушных судов**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что введение в эксплуатацию новых типов воздушных судов может иметь значительные последствия на определение новых требований, которым должны отвечать аэропорты и маршрутное аэронавигационное оборудование и службы,

*принимая во внимание*, что государства, как имело место в прошлом, могут оказаться вынужденными удовлетворять эти требования в неблагоприятных условиях из-за отсутствия достаточного времени для планирования их капиталовложений в конструирование и техническое обслуживание, оборудование и организацию служб,

*принимая во внимание*, что введение в эксплуатацию таких воздушных судов может поэтому оказать решающее влияние на результаты эксплуатации международных авиатранспортных служб и на конкурентоспособность их эксплуатантов,

*принимая во внимание*, что эти обстоятельства могут, в свою очередь, иметь последствия для обязанностей, которые ложатся на государства как представителей затрагиваемых общественных интересов, и в частности как обеспечивающих аэропорты и маршрутное аэронавигационное оборудование и обслуживание,

*принимая во внимание*, что отсюда, очевидно, возникает, что выгоды, которые можно разумно ожидать в результате введения в эксплуатацию новых типов воздушных судов, могут быть полностью получены путем скоординированного участия в этом процессе изготовителей таких воздушных судов, эксплуатантов, которые используют их на своих линиях, эксплуатантов аэропортов и государств в качестве обеспечивающих авиационную инфраструктуру и представляющих общественные интересы,

*принимая во внимание*, что для этой цели Договаривающиеся государства должны участвовать в этом процессе не только в силу указанной выше обязанности, но также

призывая своих граждан, занятых изготовлением и эксплуатацией таких воздушных судов и эксплуатацией аэропортов, сотрудничать в такой координации,

*принимая во внимание*, что все вышесказанное должно истолковываться как означающее, что в этом процессе никоим образом не будет затронута свобода решения изготовителей, эксплуатантов воздушных судов и аэропортов и самих государств,

*принимая во внимание*, что в результате изучения Советом этого вопроса Организация учредила информационную систему для облегчения скоординированного планирования в процессе ввода в эксплуатацию новых типов воздушных судов,

1. *заявляет*, что в целях получения максимальных выгод от введения в эксплуатацию новых типов воздушных судов необходимо, чтобы изготовители и эксплуатанты последних, эксплуатанты аэропортов, а также государств, как обеспечивающие авиационную инфраструктуру и представляющие общественные интересы, добивались в максимально возможной степени скоординированного планирования в процессе введения таких воздушных судов;

2. *порукает* Совету способствовать постоянному применению процесса системного планирования в отношении введения новых типов воздушных судов;

3. *настоятельно предлагает* Договаривающимся государствам осуществлять необходимое сотрудничество в проведении этого исследования и, если потребуется, применении процесса системного планирования в отношении введения новых типов воздушных судов;

4. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A16-5.

#### **A33-11. Глобальные нормы проектирования воздушных судов**

#### **A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что в результате стремительного роста объема воздушных перевозок значительно увеличились нагрузки на аэропорты и аэронавигационные системы и возникли серьезные проблемы перегруженности в некоторых районах мира,

*принимая во внимание* предпринимаемые инициативы по устранению наиболее серьезных последствий несбалансированности между спросом на воздушные перевозки и пропускной способностью краткосрочного и среднесрочного характера,

*принимая во внимание*, что система регионального планирования уже продемонстрировала свои преимущества,

*отмечая* резолюцию A27-10 (добавление P) о координации воздушного движения гражданской и военной авиации и совместном использовании воздушного пространства,

*признавая* необходимость принятия дальнейших мер, включая меры долгосрочного характера, для расширения пропускной способности аэропортов и аэронавигационной системы в целях более эффективного обеспечения будущих авиaperезовок,

*отмечая* намерение Совета включить задачи, связанные с пропускной способностью и перегруженностью аэропортов и воздушного пространства, в программу работы Организации в областях аэронавигации и воздушного транспорта,

1. *настоятельно рекомендует* государствам принимать меры, которые имеют благоприятные последствия с точки зрения пропускной способности аэропортов и воздушного пространства, в консультации с пользователями и эксплуатантами аэропортов и без ущерба для безопасности полетов;

2. *предлагает* государствам признать, что аэропорты и воздушное пространство представляют собой комплексную систему и что обе эти области должны развиваться согласованно;

3. *настоятельно рекомендует* государствам принимать во внимание последствия существующих в этих государствах проблем перегруженности аэропортов и воздушного пространства и предпринимаемых действий по решению этих проблем для других государств;

4. *предлагает* государствам рассмотреть вопрос об ослаблении ограничений на полеты воздушных судов, отвечающих требованиям главы 3 Приложения 16, включая ослабление ограничений на полеты в ночное время и/или снятие квот в отношении прибытия вне расписания таких воздушных судов;

5. *порукает Совету:*

a) следить за тем, чтобы при разработке SARPS и PANS в должной мере учитывалось их влияние на пропускную способность аэропортов и воздушного пространства;

b) при рассмотрении работы Организации в аэронавигационной и авиатранспортных областях, связанной с перегруженностью воздушного пространства, наряду с вопросами глобального планирования уделять внимание распределению этой работы по географическому и/или тематическому принципу; обеспечивать эффективную координацию, которая позволила бы избежать дублирования усилий с деятельностью других международных организаций, и



делать больший упор на региональную ответственность с целью достижения более быстрых и более приемлемых для местных условий решений региональных проблем.

**A33-19. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

**ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

**A23-2. Поправка к Чикагской конвенции относительно передачи определенных функций и обязанностей**

**A33-14, добавление G. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей**

**A23-13. Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими при выполнении международных перевозок**

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что в общих интересах международной гражданской авиации следует упростить аренду, фрахтование воздушных судов и обмен ими, в том числе воздушных судов без экипажа,

*принимая во внимание*, что действующие международные правила никоим образом не препятствуют совершению таких сделок,

*принимая во внимание*, что, среди прочего, Приложение 6 к Конвенции о международной гражданской авиации не мешает государствам регистрации передавать другому государству полномочия на выполнение возложенных на него функций согласно этому Приложению,

*принимая во внимание*, что такая передача полномочий может способствовать осуществлению мероприятий по аренде, фрахтованию воздушных судов и обмену ими, в том числе воздушных судов без экипажа,

*принимая во внимание*, что такая передача полномочий может осуществляться только без ущерба для прав третьих государств,

*принимая во внимание*, что Конвенция о международной гражданской авиации была разработана до применения в широких масштабах международной аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, в том числе воздушных судов без экипажа,

*принимая во внимание*, что Конвенция о международной гражданской авиации возлагает на государство регистрации обязанности, которые оно может выполнять в тех случаях, когда воздушные суда используются эксплуатантом этого государства, как это обычно бывает, но что оно может оказаться не в состоянии выполнять эти обязанности надлежащим образом в тех случаях, когда воздушные суда, зарегистрированные в этом государстве, арендуются, фрахтуются или обмениваются, в том числе без экипажа, эксплуатантом другого государства,

*принимая во внимание*, что Конвенция о международной гражданской авиации может точно не говорить о правах и обязанностях государства, к которому относится эксплуатант воздушного судна, арендуемого, фрахтуемого или обменываемого, в том числе без экипажа, до тех пор, пока поправка к Конвенции (статья 83 *bis*) не вступит в силу,

*принимая во внимание*, что на безопасности и экономике международных воздушных перевозок может неблагоприятно сказаться отсутствие в существующей Конвенции о международной гражданской авиации положений о точно определенной ответственности за арендованные, зафрахтованные и обмененные воздушные суда, в том числе без экипажа,

*принимая во внимание*, что число случаев аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими значительно возросло, создавая тем самым серьезные проблемы,

*принимая во внимание*, что положения Приложений к Конвенции о международной гражданской авиации, касающиеся передачи одним государством другому полномочий по выполнению определенных функций, могут применяться лишь в том случае, если они не наносят ущерба правам третьих государств,

*принимая во внимание*, что законодательства некоторых Договаривающихся государств не содержат дополнительных положений применительно к этой ситуации;

*принимая во внимание*, что основная проблема окончательной ответственности государства регистрации в этом вопросе остается нерешенной до тех пор, пока поправка к Конвенции (статья 83 *bis*) не вступит в силу,

1. *высоко оценивает* принятые Советом до настоящего времени меры по упрощению порядка аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, с одной стороны, путем принятия различных поправок к Приложениям к Чикагской конвенции, а с другой – путем организации изучения соответствующим образом одобренного текста в рабочей группе и впоследствии – в Специальном подкомитете Юридического комитета;

2. *заявляет*, что аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими продолжают создавать различные проблемы, которые требуют решения;

3. *настоятельно рекомендует*, чтобы когда будет упрощен порядок аренды, фрахтования воздушных судов и обмена ими, в том числе воздушных судов без экипажа,

государство регистрации такого воздушного судна передавало бы в той мере, в какой оно считает необходимым, государству эксплуатанта свои функции в соответствии с Приложением 6 к Конвенции о международной гражданской авиации;

4. *настоятельно рекомендует*, чтобы в таких случаях государство эксплуатанта изменило, если это необходимо, в нужных пределах свои национальные правила, с тем чтобы уполномочить его принимать такие переданные функции и выполнять обязательства, налагаемые Приложением 6;

5. *предлагает* всем Договаривающимся государствам, положения законодательства которых препятствуют аренде, фрагованию воздушных судов или обмену ими, своевременно пересмотреть такие положения, имея в виду устранение этих препятствий и расширение сферы полномочий с тем, чтобы позволить им лучше осуществлять новые функции и обязанности, которые могут быть возложены на них как на государство эксплуатанта;

6. *объявляет*, что эта резолюция заменяет резолюции A18-16, A21-22 и A22-28.

**A33-7. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды**

**ВЫДАЧА СВИДЕТЕЛЬСТВ ЛИЧНОМУ СОСТАВУ И ПОДГОТОВКА КАДРОВ**

**A16-7. Авиационная техническая подготовка**

**A21-24. Серповидноэритроцитная особенность в гражданской авиации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что постоянная забота о медицинских аспектах гражданской авиации, влияющих на членов экипажей, пассажиров и третьи стороны на земле и в воздухе, является неотъемлемой частью общей ответственности Договаривающихся государств и ИКАО в области безопасности авиации,

*принимая во внимание*, что несколько сотен тысяч носителей гена серповидных эритроцитов летали и продолжают летать ежегодно на герметизированных и негерметизированных воздушных судах на различных обычных эксплуатационных высотах и в любую погоду,

*принимая во внимание*, что некоторые международные авиакомпании уже пересмотрели свою предыдущую позицию и в настоящее время нанимают лиц, обладающих

серповидноэритроцитной особенностью, для выполнения обязанностей бортпроводников,

*постановляет*, что:

1. Договаривающимся государствам следует настоятельно рекомендовать создать средства и условия, если они еще не сделали этого, с целью:

- a) консультирования национальных авиационных органов по всем вопросам авиационной медицины, относящимся к выдаче свидетельств;
- b) исследования возможных источников опасности для здоровья, связанных с полетом;
- c) проведения медицинской экспертизы с целью расследования случаев, происходящих во время полета или связанных с ним;
- d) проведения научных исследований по медицинским проблемам безопасности авиации;
- e) консультирования по национальным или международным вопросам здравоохранения, касающимся авиации;

2. следует поддерживать связь между государствами, а также с Секретариатом ИКАО;

3. обследование лиц на любую особенность или условие должно опираться только на медицинские заключения;

4. Договаривающиеся государства следует информировать о том, что само по себе наличие серповидноэритроцитной особенности у заявителя не должно служить основанием для признания его негодным к летной работе в гражданской авиации, если его негодность не подтверждена соответствующим медицинским заключением.

**A29-16. Роль ИКАО в предотвращении злоупотребления наркотическими веществами на рабочих местах**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что в резолюции A27-12 Ассамблеи Совету настоятельно рекомендовалось в первоочередном порядке разработать конкретные меры по предотвращению и исключению злоупотребления наркотическими веществами членами экипажей, диспетчерами УВД, техническим и прочим персоналом международной гражданской авиации и содержалась просьба к Совету предложить после проведения дополнительного исследования конкретные меры, касающиеся связанных с наркотиками проблем в международной гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что злоупотребление наркотическими веществами работниками гражданской авиации

может поставить под серьезную угрозу безопасность полетов в авиации,

*принимая во внимание*, что ИКАО приступила к предпринятию конкретных действий в целях разработки мер по недопущению злоупотребления наркотическими веществами на рабочих местах в гражданской авиации путем ускорения разработки дополнительного инструктивного материала, посвященного в первую очередь учебным программам, относящимся к предотвращению злоупотребления наркотическими веществами,

*принимая во внимание*, что Аэронавигационная комиссия просила Секретариат ускорить разработку дополнительного инструктивного материала,

*принимая во внимание*, что на международном сообществе гражданской авиации лежит обязанность обеспечить осведомленность работников гражданской авиации об опасности, которую представляет собой злоупотребление наркотическими веществами,

1. *заявляет* о своей решительной поддержке мер по искоренению и недопущению злоупотребления наркотическими веществами на рабочих местах в гражданской авиации и поощряет совместные усилия всего международного сообщества гражданской авиации по ознакомлению персонала с опасностью злоупотребления наркотическими веществами и принятию, когда это считается необходимым, мер в целях выявления такого злоупотребления и противодействия ему, а также обеспечению посредством таких усилий условий, при которых злоупотребление наркотическими веществами никогда не получит распространения и никогда не будет терпимым в международной гражданской авиации;

2. *настоятельно рекомендует* Совету придать, как это предусматривается в резолюции А27-12 и в Технической программе работы, наивысший приоритет ускоренной разработке и изданию инструктивного материала, включающего меры, которые могут быть приняты Договаривающимися государствами, и проведению или организации необходимых симпозиумов или семинаров в целях оказания Договаривающимся государствам содействия и пропаганды среди них мер по устранению угрозы злоупотребления наркотическими веществами на рабочих местах в гражданской авиации;

3. *просит* Совет продолжать усилия по контролю за:

- a) существованием и возрастанием угрозы безопасности полетов международной гражданской авиации, связанной со злоупотреблением наркотическими веществами;
- b) усилиями Договаривающихся государств по введению профилактических мер;

4. *просит* Совет представить следующей очередной сессии Ассамблеи доклад о выполнении настоящей резолюции.

### **А33-12. Согласование программ проведения проверок на употребление наркотических веществ и алкоголя**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что ИКАО более 50 лет эффективно и результативно выполняет свои функции в соответствии с *Конвенцией о международной гражданской авиации*,

*принимая во внимание*, что основные цели Организации, указанные в статье 44 Чикагской конвенции, и функции Совета, указанные в статьях 54 и 55, сохраняют свое первостепенное значение,

*принимая во внимание*, что Совету и Генеральному секретарю выражается признательность за достигнутые результаты в деле устранения злоупотребления психоактивными веществами работниками, выполняющими связанные с безопасностью полетов функции в авиации,

*принимая во внимание*, что по-прежнему существует необходимость в выработке согласованной политики по вопросу о внедрении национальными полномочными органами правил, касающихся предотвращения и правоприменения в отношении злоупотребления алкоголем и наркотическими веществами работниками, выполняющими связанные с безопасностью полетов функции в авиации,

*принимая во внимание*, что Организация сталкивается с новыми и быстро изменяющимися проблемами технологического, экономического, социального и юридического характера,

*принимая во внимание*, что результаты решения этих проблем влияют на безопасность полетов международной гражданской авиации,

*принимая во внимание*, что ИКАО необходимо обеспечить эффективное решение этих проблем,

1. *порукает* Совету пересмотреть действующие инструктивные указания с целью внесения в них улучшений, направленных на оказание помощи государствам в разработке согласованных программ предотвращения и проверок;

2. *порукает* Совету изучить существующие проблемы и разработать необходимые положения ИКАО с целью обеспечения согласованности программ проверок на употребление психоактивных веществ Договаривающихся государств и правоохранительных мер, применяемых Договаривающимися государствами в отношении злоупотребления алкоголем и наркотическими веществами некоторыми категориями авиационных работников, от которых зависит безопасность полетов;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам принять меры, способствующие достижению согласованности их программ предотвращения и проверок.

**A32-16. Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что расследование недавних крупных авиационных происшествий указало на недостаточное знание и понимание английского языка летными экипажами и диспетчерами воздушного движения как на способствующий фактор,

*принимая во внимание,* что для предотвращения таких авиационных происшествий представляется важным, чтобы ИКАО разработала методы и способы контроля за тем, что все Договаривающиеся государства принимают меры к тому, чтобы персонал, занимающийся управлением воздушным движением, и летные экипажи, выполняющие полеты в воздушном пространстве, где требуется использование английского языка, умели вести и понимали радиотелефонные переговоры на английском языке,

*настоятельно рекомендует* Совету поручить Аэронавигационной комиссии в срочном порядке рассмотреть данный вопрос и завершить работу по ужесточению соответствующих положений Приложения 1 и Приложения 10, с тем чтобы обязать Договаривающиеся государства принять меры к тому, чтобы их персонал, занимающийся управлением воздушным движением, и летные экипажи, выполняющие полеты в воздушном пространстве, где требуется использование английского языка, умели вести и понимали радиотелефонные переговоры на английском языке.

**A33-14, добавление G. Удостоверения о годности к полетам, удостоверения о квалификации и свидетельства летных экипажей**

**A33-14, добавление H. Авиационная подготовка**

#### РАССЛЕДОВАНИЕ АВИАЦИОННЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

**A33-14, добавление V. Сотрудничество Договаривающихся государств в расследовании некоторых авиационных происшествий**

**A33-14, добавление W. Безопасность полетов и человеческий фактор**

**A31-10. Совершенствование мер предотвращения авиационных происшествий в гражданской авиации**

**A33-17. Неразглашение некоторых записей и данных, имеющих отношение к авиационному происшествию или инциденту**

#### ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ

**A33-14, добавление F. Единицы измерения**

#### НАЗЕМНЫЕ СРЕДСТВА, ОБСЛУЖИВАНИЕ И ПЕРСОНАЛ

**A33-14, добавление N. Разграничение воздушных пространств ОВД в региональных аэронавигационных планах**

**A33-14, добавление O. Обеспечение поисково-спасательной службы**

**A33-14, добавление P. Координация воздушного движения гражданской и военной авиации**

**A33-14, добавление Q. Обеспечение соответствующих аэродромов**

**A33-14, добавление R. Наземные и летные испытания радионавигационных средств**

**A33-14, добавление S. Обеспечение надлежащих условий найма и работы персонала авиационно-технических наземных служб**

**A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства**

**A32-16. Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи**

#### ТЕХНИЧЕСКИЕ МЕРЫ, НАПРАВЛЕННЫЕ ПРОТИВ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

**A22-5. Акт диверсии и разрушение кубинского гражданского воздушного судна, выполнявшего регулярный рейс в районе Карибского моря, в результате которого погибло 73 человека – пассажиры и экипаж**

**A33-2. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства**

**A27-12. Роль ИКАО в борьбе с незаконными перевозками наркотических средств на авиационном транспорте**

---

## ЧАСТЬ III. ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

### ПОСТОЯННАЯ ПОЛИТИКА В ОБЛАСТИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

#### **A33-19. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта**

#### **Введение**

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание,* что странам, особенно развивающимся, становится все труднее изыскивать необходимые ресурсы для развития воздушного транспорта,

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

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

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

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции добавления, которые перечислены ниже, представляют собой сводное заявление о постоянной политике

ИКАО в области воздушного транспорта, обновленное по состоянию на день закрытия 33-й сессии Ассамблеи:

Добавление А. Экономическое регулирование.

Добавление В. Статистика.

Добавление С. Прогнозирование и экономическое планирование.

Добавление Д. Упрощение формальностей.

Добавление Е. Налогообложение.

Добавление Ф. Аэропортовое и аэронавигационное обслуживание.

Добавление Г. Экономика авиаперевозчиков.

Добавление Н. Авиапочта;

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

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

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

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

6. *предлагает* Совету созывать конференции или специализированные совещания, в которых могли бы участвовать все Договаривающиеся государства, в качестве основного средства достижения прогресса в решении вопро-

сов всемирного значения в области воздушного транспорта в тех случаях, когда такие совещания оправданы с точки зрения количества и важности вопросов, подлежащих рассмотрению, и когда имеется возможность предпринятия конструктивных действий по ним;

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

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

9. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюции А32-17 и А32-18.

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Экономическое регулирование

#### Раздел I. Соглашения и договоренности

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что, по ее мнению, в настоящее время отсутствует перспектива заключения всеобъемлющего и глобального многостороннего соглашения, хотя обеспечение в максимально возможной степени многосторонних подходов к вопросам коммерческих прав по-прежнему остается одной из целей Организации,

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

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

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

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

*принимая во внимание*, что установление обоснованных и умеренных международных пассажирских и грузовых авиатарифов, которые способствовали бы успешному развитию воздушных перевозок, является вопросом большой важности для экономики многих государств,

*принимая во внимание*, что правила и условия, связанные с международными авиатарифами, должны исключать неоправданные осложнения, быть по возможности единообразными и в достаточной мере обеспечивать защиту интересов пользователей,

*принимая во внимание*, что правительства несут ответственность за пассажирские и грузовые тарифы в соответствии со своим национальным законодательством и обязательствами, вытекающими из двусторонних и других соглашений о воздушных сообщениях,

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

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам, которые еще не стали участниками Соглашения о транзите при международных воздушных сообщениях (IASTA), в срочном порядке рассмотреть вопрос о присоединении к нему;

3. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам регистрировать соглашения и договоренности о сотрудничестве в области международной гражданской авиации в ИКАО в соответствии с положениями статьи 83 Конвенции и *Правилами регистрации в ИКАО авиационных соглашений и договоренностей*;

4. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам полностью информировать Совет о серьезных проблемах, возникающих при применении двусторонних соглашений, а также о любых достигнутых или предполагаемых результатах в деле создания многосторонних механизмов обмена коммерческими правами;

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

6. *предлагает* Совету продолжить сравнительный анализ политики и практики Договаривающихся государств и авиакомпаний в отношении коммерческих прав и рассмотрение положений соглашений о воздушных сооб-

шениях и информировать все Договаривающиеся государства о любых новых событиях в международном сотрудничестве в отношении коммерческих прав, включая либерализованные договоренности;

7. *порукает Совету* постоянно рассматривать механизм установления международных тарифов, а также правила и условия, связанные с международными тарифами;

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

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

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

## Раздел II. Сотрудничество в рамках механизмов регулирования

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание,* что жесткое применение требования о преимущественном владении и эффективном контроле в качестве критерия при решении вопроса об осуществлении авиакомпанией маршрутных прав и других прав на воздушные перевозки может лишить многие развивающиеся государства справедливой и равной возможности выполнять международные воздушные перевозки и в полной мере пользоваться получаемыми при этом выгодами,

*принимая во внимание,* что претворению в жизнь целей развития, стоящих перед такими государствами, все более

активно способствуют различные механизмы сотрудничества, такие, как региональные экономические группы и функциональные объединения, что свидетельствует о наличии близости и общности интересов, причем в первую очередь у развивающихся государств, участвующих в таком региональном движении экономической интеграции,

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

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

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

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

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

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



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

### Раздел III. Автоматизированные системы бронирования

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* потребность в установлении повсеместно применяемых принципов транспарентности, доступности и недискриминации в отношении автоматизированных систем бронирования в интересах усиления конкуренции среди авиакомпаний и среди таких систем, предоставления пользователям международного транспорта максимальной возможности выбора вариантов для удовлетворения своих потребностей и во избежание злоупотребления этими системами, которое может привести к возникновению вредной практики при распределении услуг авиаперевозчиков,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам:

- a) соблюдать пересмотренный *Кодекс ИКАО по регулированию использования автоматизированных систем бронирования*, принятый Советом 25 июня 1996 года;
- b) использовать в соответствующих случаях типовые положения, также утвержденные Советом 25 июня 1996 года, для усиления и дополнения Кодекса;
- c) сотрудничать на двустороннем, региональном и межрегиональном уровнях в целях устранения трудностей, связанных с внедрением и эксплуатацией автоматизированных систем бронирования в различных районах мира;

2. *предлагает* Совету при необходимости пересматривать Кодекс ИКАО по АСБ.

### Раздел IV. Торговля услугами

*Ассамблея,*

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

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

2. *признает*, что такие механизмы должны быть основаны на общей цели постепенного, последовательного, упорядоченного и гарантированного перехода к доступу на рынки и учитывать интересы всех Договаривающихся государств при обеспечении их эффективного и непрерывного участия в международной системе воздушного транспорта;

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

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

- a) обеспечить координацию внутри своих национальных администраций и, в частности, прямое участие в переговорах авиационных полномочных органов и авиационной отрасли;
- b) обеспечить, чтобы их представители были полностью осведомлены о положениях Чикагской конвенции и характерных особенностях международного воздушного транспорта и его регламентирующих структур, соглашений и механизмов;
- c) принимать во внимание их права и обязательства по отношению к тем Договаривающимся государствам ИКАО, которые не являются членами Всемирной торговой организации;
- d) тщательно изучить последствия любого предлагаемого включения в ГАТС дополнительных услуг или видов деятельности воздушного транспорта, учитывая, в частности, тесную связь между аспектами экономики, окружающей среды, безопасности полетов и авиационной безопасности международного воздушного транспорта;
- e) способствовать полному пониманию роли ИКАО в разработке положений, касающихся политики в области регулирования международного воздушного транспорта;
- f) регистрировать в ИКАО в соответствии со статьей 83 Конвенции копии любых освобождений и специальных обязательств в отношении международного воздушного транспорта, взятых в рамках ГАТС;

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

- a) особенности регламентирующих структур и механизмов международного воздушного транспорта и постепенную либерализацию, происходящую на двустороннем, субрегиональном и региональном уровнях;
  - b) уставную ответственность ИКАО за вопросы международного воздушного транспорта и, в частности, за обеспечение безопасности полетов и авиационной безопасности;
  - c) существующие политику и инструктивный материал ИКАО в области экономического регулирования международного воздушного транспорта и ее продолжающуюся деятельность в этой области;
6. *предлагает* Совету:
- a) продолжать активно следить за изменениями в области торговли услугами, которые могут противоречить интересам международного воздушного транспорта, и соответствующим образом информировать Договаривающиеся государства;
  - b) способствовать обеспечению постоянной и эффективной кооперации и координации действий между ИКАО, Всемирной торговой организацией и другими межправительственными и неправительственными организациями, занимающимися торговлей услугами.

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

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что правительства несут ответственность за экономическое регулирование международного воздушного транспорта и выполнение международных обязательств,

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

1. *настоятельно рекомендует* государствам при выполнении своих функций, связанных с регулированием, учитывать рекомендации, содержащиеся в документе Дос 9587 "*Политика и инструктивный материал по регулированию международного воздушного транспорта*";

2. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств рекомендации, содержащиеся в документе Дос 9587.

#### ДОБАВЛЕНИЕ В

##### Статистика

*Ассамблея,*

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

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

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

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

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам прилагать все усилия, с тем чтобы представлять требуемые статистические данные с минимальными задержками;

2. *предлагает* Совету с помощью экспертов по статистике и бухгалтерскому учету рассматривать проблемы Договаривающихся государств и ИКАО с целью более эффективного удовлетворения потребностей Организации и повышения уровня единообразия статистических данных, полноты и своевременности представления их государствами, улучшения формы и содержания анализов и публикаций, а также ускорения распространения их Организацией;

3. *предлагает* Совету:

a) продолжать изучать способы расширения сотрудничества с другими международными организациями, занимающимися сбором и распространением авиационных статистических данных,

b) обеспечивать оказание персоналом Секретариата по просьбе Договаривающихся государств надлежащей помощи в деле совершенствования сбора статистических данных о гражданской авиации и представления статистической отчетности в Организацию.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

**Прогнозирование и экономическое планирование**

*Ассамблея,*

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

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

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

1. *предлагает* Совету подготавливать и обновлять по мере необходимости долгосрочные и среднесрочные прогнозы в отношении будущих тенденций развития гражданской авиации как общего, так и конкретного характера, используя, если это возможно, региональные и глобальные данные, и представлять такие прогнозы Договаривающимся государствам;

2. *предлагает* Совету разработать методику и процедуры составления прогнозов, проведения анализа затрат и выгод или эффективности расходов и разработки коммерческих обоснований с учетом потребностей региональных групп аэронавигационного планирования и, при необходимости, других органов планирования систем и экологического планирования Организации;

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

## ДОБАВЛЕНИЕ D

**Упрощение формальностей****Раздел I. Разработка положений по упрощению формальностей**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Приложение 9 "Упрощение формальностей" было разработано в качестве средства, способствующего ясному пониманию Договаривающимися государствами обязательств в соответствии со статьями 22, 23 и 24 Конвенции и стандартизации процедур с

целью удовлетворения юридических требований, упомянутых в статьях 10, 13, 14, 29 и 35,

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

*принимая во внимание,* что разработанные Организацией технические требования к машиночитываемым проездным документам способствуют созданию систем, которые ускоряют время прохождения пассажирами и членами экипажа международных рейсов таможенной очистки в аэропортах при одновременном укреплении программ в области безопасности и соблюдения иммиграционных правил,

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

1. *просит* Совет обеспечить актуальность Приложения 9 "Упрощение формальностей" и его соответствие современным требованиям Договаривающихся государств в отношении осуществления мер пограничного контроля;

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

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

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

**Раздел II. Выполнение положений Приложения 9**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что соблюдение содержащихся в Приложении 9 Стандартов и Рекомендуемой практики, направленных на совершенствование процедур в пунктах пограничного контроля для упрощения оформления воздушных судов, пассажиров, их багажа, груза и почты, является очень важным элементом деятельности по реализации программы упрощения формальностей,

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам уделять особое внимание своим обязатель-

ствам, вытекающим из положений статей 22, 23 и 24 Конвенции, и активизировать усилия по выполнению положений Приложения 9;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам критически рассматривать по крайней мере раз в год любые расхождения, которые существуют на их территории между национальными правилами и практикой и положениями действующего издания Приложения 9, а также уделять особое внимание действиям по изменению своей политики с целью скорейшего устранения таких расхождений;

3. *настоятельно рекомендует* каждому Договаривающемуся государству уведомлять Организацию о ходе выполнения положений Приложения 9 на его территории в соответствии с положениями статьи 38 Конвенции;

4. *предлагает* Совету рассматривать по мере необходимости или по крайней мере раз в три года ход выполнения положений Приложения 9, а также указывать конкретные аспекты, которые требуют интенсивной работы по их выполнению со стороны Договаривающихся государств.

### Раздел III. Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что международная уверенность в целостности паспорта лежит в основе функционирования системы международных сообщений,

*принимая во внимание,* что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций предложила ИКАО рассмотреть пути и средства укрепления международного сотрудничества в борьбе с контрабандным провозом иностранцев, подчеркивая при этом, что такие усилия не должны ослаблять защиту, предоставляемую беженцам международным правом,

*принимая во внимание,* что Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций и Экономический и Социальный совет предложили государствам-членам устанавливать или совершенствовать процедуры, позволяющие оперативно выявлять подложные проездные документы, сотрудничать на двусторонней и многосторонней основе для предотвращения использования подложных документов и принимать меры, предусматривающие соответствующие наказания за изготовление или распространение фальшивых дорожных документов и противоправное использование международной коммерческой авиации,

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

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

2. *просит* Совет продолжать проводимую работу по повышению эффективности контроля за мошенническим использованием паспортов, включая возможную подготовку необходимых SARPS и инструктивного материала, для применения Договаривающимися государствами в интересах обеспечения целостности и сохранности паспортов и других проездных документов.

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

*Ассамблея,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

8. *настоятельно рекомендует* государствам и эксплуатантам в сотрудничестве с заинтересованными международными организациями прилагать все возможные усилия для ускорения обработки и очистки авиационного груза.

## ДОБАВЛЕНИЕ E

### Налогообложение

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции А33-7 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*",

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

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

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

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

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

## ДОБАВЛЕНИЕ F

### Аэропорты и аэронавигационное обслуживание

#### Раздел I. Политика установления сборов

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что вопрос о платежах, связанных с эмиссией авиационных двигателей, рассматривается в резолюции А33-7 Ассамблеи "*Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды*",

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

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

*принимая во внимание,* что Совет принимает и при необходимости пересматривает опубликованную в Doc 9082 "*Политика ИКАО относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*",

1. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечить полное соблюдение положений статьи 15 Конвенции;

2. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам определять порядок возмещения расходов на аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, которое они предоставляют международной гражданской авиации или в предоставлении которого они участвуют, на основе

принципов, установленных в статье 15 Конвенции и в Doc 9082 "*Политика ИКАО относительно аэропортовых сборов и сборов за аэронавигационное обслуживание*", независимо от организационной структуры обеспечения аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

3. *настоятельно рекомендует* Договаривающимся государствам обеспечивать, чтобы аэропортовые сборы и сборы за аэронавигационное обслуживание взимались только для возмещения расходов на предоставление средств и обслуживания для гражданской авиации;

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

5. *предлагает* Совету обновлять и перерабатывать с учетом потребностей Договаривающихся государств основные принципы и рекомендации, содержащиеся в документе Doc 9082.

#### Раздел II. Экономика и управление

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства уделяют все больше внимания вопросам повышения финансовой эффективности при предоставлении аэропортового и аэронавигационного обслуживания,

*принимая во внимание* необходимость сбалансированного учета финансовых интересов сторон, представляющих аэропортовое и аэронавигационное обслуживание, и авиакомпаний,

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

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства все в большей степени передают эксплуатацию аэропортов и аэронавигационных служб автономным организациям и используют многонациональные аэронавигационные средства и службы, выполняя обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции,

1. *напоминает* Договаривающимся государствам, что касательно предоставления аэропортового и аэронавигационного обслуживания они несут исключительную ответ-

ственность за обязательства, взятые ими по статье 28 Конвенции, независимо от того, какая организация или организации предоставляют аэропортовое или аэронавигационное обслуживание;

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

3. *предлагает* Совету предоставлять Договаривающимся государствам рекомендации по экономическим и организационным вопросам, связанным с предоставлением аэропортового и аэронавигационного обслуживания;

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

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

### ДОБАВЛЕНИЕ G

#### Экономика авиоперевозчиков

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* постоянный интерес, который проявляют пользователи, туристические, авиационные и торговые организации и их международные объединения к уровню международных пассажирских и грузовых тарифов, эксплуатационных расходов авиоперевозчиков и их соответствующих доходов,

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

*принимая во внимание,* что ИКАО требуются данные о доходах и расходах авиоперевозчиков для экологического планирования, проведения исследований по вопросам инвестирования и для других целей,

1. *предлагает* Совету дать указание Генеральному секретарю выпускать периодически исследование по вопросу о региональных различиях в уровне эксплуатационных расходов международного воздушного транспорта с

анализом возможного влияния на этот уровень различий в видах перевозок и исходных ценах, а также последствий изменения цен для авиатарифов,

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

### ДОБАВЛЕНИЕ H

#### Авиапочта

*Ассамблея,*

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

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

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

**A33-7. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды**

**A33-14. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации**

**A33-15. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)**

**A29-3. Глобальное согласование правил**

**A29-13. Улучшение контроля в области безопасности**

**A29-14. Рейсы, выполняемые для оказания гуманитарной помощи**

**A27-11. Перегруженность аэропортов и воздушного пространства**

**A27-12. Роль ИКАО в борьбе с незаконными перевозками наркотических средств на авиационном транспорте**

**A22-14. Технические и экономические проблемы, связанные с введением в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов**

---



## ЧАСТЬ IV. СОВМЕСТНОЕ ФИНАНСИРОВАНИЕ

### **A1-65. Политика в отношении совместной поддержки**

*Постановляет:*

1. финансовая и техническая помощь, оказываемая ИКАО с целью содействия обеспечению аэронавигационных средств и обслуживания, отвечающих требованиям безопасного, регулярного, эффективного и экономичного осуществления международных воздушных сообщений, будет оказываться, согласно положениям главы XV Конвенции, в соответствии с принципами и общей политикой, изложенными в Приложении 1 к настоящей резолюции:

Приложение 1 к резолюции A1-65

Определение общей политики ИКАО в отношении совместной поддержки аэронавигационного обслуживания в соответствии с положениями главы XV Конвенции

#### **1. Цель финансовой и технической помощи**

Финансовая и техническая помощь, оказываемая через ИКАО согласно положениям главы XV Конвенции о международной гражданской авиации, будет иметь целью содействие обеспечению аэронавигационными средствами и обслуживанием, отвечающими требованиям безопасного, регулярного, эффективного и экономичного осуществления международных воздушных сообщений в районах, суверенитет над которыми не определен, над открытым морем и на территориях таких государств, которые не гарантируют обеспечение необходимыми средствами.

Могут обеспечиваться, среди прочего, следующие аэронавигационные средства и обслуживание:

- 1) аэродромы и наземные средства навигации,
- 2) служба УВД,
- 3) метеорологическое обслуживание,
- 4) служба поиска и спасания,
- 5) электросвязь и радиосредства аэронавигации.

Финансовая и техническая помощь, оказываемая через ИКАО, никоим образом не препятствует совместным действиям со стороны Договаривающихся государств, направленным на обеспечение, эксплуатацию и техническое обслуживание аэронавигационных средств, помимо ИКАО.

#### **2. Терминология**

Для целей настоящего документа:

"Запрашивающее помощь" государство – это государство, которое просит оказать ему финансовую или техническую помощь по собственной инициативе или в результате действий, предпринятых Советом в соответствии со статьей 69 Конвенции.

"Получающее поддержку" государство – это государство, получающее финансовую или техническую помощь через ИКАО.

"Заинтересованное" государство – это государство, которое в ответ на запрос ИКАО заявило, что оно готово рассмотреть вопрос об участии в программе совместной поддержки аэронавигационных средств или обслуживания.

"Оказывающее помощь" государство – это государство, которое согласилось внести вклад в программу совместной поддержки.

#### **3. Основные принципы**

Финансовая и техническая помощь будет оказываться в соответствии со следующими основными принципами:

3.1 Предоставление финансовой и технической помощи через ИКАО будет всегда основываться на добровольных действиях со стороны Договаривающихся государств.

3.2 Международная организация гражданской авиации, через свой Совет, является международным органом, который обязан оценить, отвечают ли установленным требованиям существующие аэронавигационные средства и обслуживание, определить дополнительные требования в отношении осуществления международных воздушных сообщений и принять оперативные меры с целью удовлетворения этих требований.

3.3 Финансовая и техническая помощь, оказываемая через ИКАО, будет направлена на обеспечение достаточных аэронавигационных средств и обслуживания, но не более чем достаточных для удовлетворения требований международных воздушных сообщений в соответствии с установленными стандартами и с учетом правил, рекомендуемых время от времени в соответствии с Конвенцией.

3.4 В соответствии со статьей 28 Конвенции Договаривающееся государство обязано обеспечить на своей территории наличие аэронавигационных средств и обслуживания. Договаривающееся государство может обратиться к ИКАО за помощью после того, как оно исчерпает все возможности непосредственного обеспечения достаточных аэронавигационных средств и обслуживания.

3.5 Когда необходимо, ИКАО будет выступать инициатором коллективных действий, направленных на обеспечение необходимых средств и обслуживания над открытым морем, в районах, суверенитет над которыми не определен, и, в исключительных случаях, над территорией государств, не являющихся членами Организации.

3.6 ИКАО должна будет в каждом конкретном случае убедиться, что обстоятельства действительно требуют оказания финансовой и технической помощи со стороны Организации.

3.7 Оказание финансовой и технической помощи через ИКАО будет зависеть от готовности государства, запрашивающего помощь, участвовать или сотрудничать в экономичном обеспечении требуемых средств и обслуживания.

3.8 ИКАО гарантирует оказывающим помощь государствам, что их средства будут расходоваться под ее контролем для обеспечения наиболее экономичным способом достижения цели.

3.9 Любое соглашение относительно финансовой или технической помощи, оказываемой через ИКАО, может в принципе предусматривать уплату разумных сборов со стороны пользующегося средствами или обслуживанием; такой сбор должен определяться в соответствии с общей практикой Договаривающихся государств. Если же выгоды, получаемые за счет средств или обслуживания, о которых идет речь, обычно предоставляются пользующемуся бесплатно, такая практика может временно быть принята в проектах финансовой и технической помощи по договоренности между государствами, оказывающими помощь, на определенный период времени, который определяется соглашением.

3.10 ИКАО будет прилагать все усилия, чтобы помочь государству, получающему поддержку, в осуществлении своих прав в соответствии со статьей 75 Конвенции.

## 4. Общая политика

Действия Совета в соответствии с положениями главы XV Конвенции будут определяться следующей политикой:

### 4.1 Политика в отношении финансов

4.1.1 В каждом случае оказания финансовой и технической помощи Совет будет рассматривать соответствующие методы финансирования требуемых аэронавигационных средств или обслуживания, однако, как правило, такое финансирование будет осуществляться коллективно теми государствами, которые будут пользоваться предоставленными средствами или обслуживанием.

4.1.2 Размеры взносов наличностью или натурой будут согласовываться между оказывающими помощь государствами, получающим поддержку государством и ИКАО. При определении суммы взноса каждого государства будут приниматься во внимание выгоды, которые извлечет такое государство.

4.1.3 Земля, необходимая для размещения или усовершенствования средств или обслуживания, которая предоставляется государством, получающим поддержку, в соответствии со статьей 72 Конвенции будет рассматриваться как часть его вклада в обеспечение средств или обслуживания.

4.1.4 Любое соглашение о предоставлении помощи может включать положение, совместимое с положением статьи 75 Конвенции, о конечной передаче земли, строений и оборудования, о которых идет речь в соглашении.

4.1.5 В любое соглашение о предоставлении помощи будет включаться положение относительно возмещения государствами, оказывающими помощь, дополнительных расходов ИКАО, возникших в связи с исследованиями, переговорами, совещаниями и другими действиями, связанными с выполнением проекта.

4.1.7 Расходы по эксплуатации и содержанию средств или обслуживания, предоставленных через ИКАО на территории государства, получающего поддержку, будут, по мере возможности, нести это государство. Любые сборы с пользующихся оборудованием, налагаемые государством, получающим поддержку, будут взиматься и использоваться в соответствии с условиями соглашения, по которому были предоставлены средства или обслуживание (см. пункт 3.9), или, за неимением такового, в соответствии с рекомендациями, сделанными Советом.

4.1.8 Государство, получающее поддержку, не будет облагать таможенными пошлинами или другими сборами оборудование и материалы, необходимые для строительства, эксплуатации или содержания средств или обслуживания, предоставленных через ИКАО.

#### 4.2 Политика в отношении строительства, эксплуатации и содержания аэронавигационных средств и обслуживания

4.2.1 Строительство, эксплуатация или содержание средств или обслуживание будет осуществляться лицами, непосредственно нанятыми ИКАО, лишь в самом исключительном случае, когда такое решение продиктовано соображениями эффективности или другими материальными факторами.

4.2.2 ИКАО будет вести список технических консультантов, выбранных из числа кандидатов, представленных ИКАО Договаривающимися государствами, для того, чтобы обеспечить в случае необходимости срочное предоставление технической консультации и помощи.

4.2.3 Контракт на выполнение строительных работ или эксплуатацию и содержание средств и обслуживания за счет средств, предоставляемых коллективно государствами, оказывающими помощь через ИКАО, будет преимущественно оформляться на имя государства, получающего поддержку. В том случае, когда, по мнению Совета, это нецелесообразно, ИКАО может нанять агентов, которые под ее руководством осуществят все необходимые мероприятия, проведут исследования, заключат контракты или иным образом обеспечат строительство, эксплуатацию или содержание средств или обслуживания, о которых идет речь. В качестве таких агентов могут выступать правительства, соответствующие организации или отдельные лица, против которых не возражают правительства оказывающих помощь государств и получающего поддержку государства. При исключительных обстоятельствах ИКАО может непосредственно заключать контракт.

4.2.4 Контракты будут обычно заключаться в результате проведения торгов, однако заключающий контракт орган будет свободен в выборе такого претендента, который наиболее соответствует выполнению предстоящей задачи, и не обязан будет принимать предложения по самой низкой цене.

4.2.5 В том случае, когда контракт оформляется на имя правительства получающего поддержку государства, оказывающие помощь государства могут просить ИКАО одобрить контракт до того, как он будет заключен.

4.2.6 Исходя из соображений эффективности и экономии, насколько возможно, будут наниматься или использоваться персонал, подрядчики, рабочая сила и материалы получающего поддержку государства.

#### 4.3 Политика в отношении подготовки персонала

4.3.1 В случаях необходимости ИКАО будет оказывать содействие запрашивающему помощь государству в подготовке его граждан в области эксплуатации и содержания

аэронавигационных средств и обслуживания либо посредством соглашения с агентом, либо, в исключительных случаях, с помощью своих собственных инструкторов. Контракты, касающиеся подготовки, будут заключаться в соответствии с общей политикой, изложенной в пунктах 4.2.3 и 4.2.6.

4.3.2 Такая помощь может включать:

4.3.2.1 подготовку персонала в качестве неотъемлемой части любого проекта, связанного со строительством или эксплуатацией и содержанием средств или обслуживания, финансируемых через ИКАО, или

4.3.2.2 назначение через ИКАО инструкторов для обеспечения подготовки на территории государства, запрашивающего такую помощь, или

4.3.2.3 подготовку вне пределов территории государства, запрашивающего такую помощь.

4.3.3 Любая помощь в области подготовки, оказываемая в соответствии с положениями главы XV Конвенции правительством государства или частной организацией, будет осуществляться от имени ИКАО и в соответствии со стандартами, установленными ИКАО.

#### 4.4 Политика в отношении процедурных вопросов

4.4.1 До рассмотрения Советом просьбы об оказании финансовой и технической помощи через ИКАО такая просьба должна подкрепляться соответствующей документацией, с перечислением, в частности, таких действий, которые были предприняты государством, запрашивающим помощь, в соответствии с положениями пункта 3.4.

4.4.2 Когда запрашивающее помощь государство представило просьбу об оказании помощи и Совет считает необходимым оказать помощь через ИКАО или когда ИКАО проявляет инициативу в соответствии с положениями статьи 69 Конвенции, Совет немедленно доводит эту информацию до сведения потенциально заинтересованных Договаривающихся государств и просит их представить свои замечания в установленные сроки. Такие замечания должны, в частности, касаться вопроса о готовности государства принять участие в программе совместной поддержки средств или обслуживания, о которых идет речь.

4.4.3 После исследования, включающего в случае необходимости специальное рассмотрение всех факторов, относящихся к заявлению о предоставлении помощи, Совет проведет консультации с заинтересованными государствами и, если это будет желательным, созывает совещание этих государств с целью скорейшей выработки решения в отношении требуемых действий.

4.4.4 ИКАО будет обеспечивать, чтобы все заинтересованные государства, включая государство, запрашивающее помощь, постоянно получали полную информацию по всем вопросам, касающимся проекта, и, в частности, запрашивающее помощь государство будет иметь возможность присоединиться и принимать участие в любом исследовании на его территории, которое будет проводиться в ходе работы.

**A14-37. Расширение участия "государств, пользующихся средствами и обслуживанием", в соглашениях о совместном финансировании**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что политика Организации в области совместной поддержки, определенная в главе XV Конвенции и резолюции A1-65 Ассамблеи, остается в силе,

*принимая во внимание,* что в соответствии с вышеуказанной политикой были заключены соглашения о совместном финансировании определенного аэронавигационного обслуживания в некоторых районах мира,

*принимая во внимание,* что большинство так называемых "государств, пользующихся средствами и обслуживанием", чьи воздушные суда осуществляют полеты в указанных районах, и, таким образом, пользуются вышеуказанным обслуживанием, с самого начала подписали соглашения о совместном финансировании или позднее присоединились к ним,

1. *отмечает* с удовлетворением предпринятые в прошлом Советом и его Президентом усилия, направленные на то, чтобы обеспечить присоединение к соглашениям о совместном финансировании всех "государств, пользующихся средствами и обслуживанием", причем в некоторых случаях эти усилия были успешными;

2. *настоятельно предлагает* тем государствам, пользующимся средствами и обслуживанием, которые: i) еще не вносят каких-либо взносов в соответствии с соглашениями о совместном финансировании или ii) вносят лишь частичные взносы по этим соглашениям в соответствии с соглашениями, ранее заключенными с Советом, рассмотреть в самое ближайшее время возможность присоединения к этим соглашениям или, во всяком случае, внесения полного взноса;

3. *порукает* Совету продолжить его усилия, направленные на обеспечение возможно наиболее широкого участия "государств, пользующихся средствами и обслуживанием", в соглашениях о совместном финансировании.

**A16-10. Осуществление региональных планов – экономические, финансовые аспекты и аспекты совместной поддержки**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Ассамблея в резолюциях A12-5 (пункты 3 и 4) и A15-5 (пункты 1 и 2) определила отдельные направления политики Организации в отношении экономических, финансовых аспектов и аспектов совместной поддержки, возникающих при осуществлении региональных планов, и связанного с этим применения положений главы XV Конвенции,

*принимая во внимание,* что Ассамблея в резолюции A15-2 поручила Совету изучить и представить следующей сессии новый текст, классифицирующий и сводящий воедино действующие резолюции, включая резолюции 15-й сессии,

*принимая во внимание,* что принципы, изложенные в вышеупомянутых резолюциях, необходимо свести в единую резолюцию, определяющую постоянную политику Ассамблеи в этом вопросе, для чего первоначальные резолюции или части резолюции должны быть аннулированы,

1. *настоятельно предлагает* Договаривающимся государствам, использующим и представляющим средства и обслуживание, серьезно рассмотреть, в частности на региональных совещаниях, экономическую обоснованность проектируемого аэронавигационного оборудования и обслуживания с тем, чтобы удовлетворить обоснованные требования международной гражданской авиации, не вызывая расходов, непропорциональных получаемым выгодам, и с этой целью предлагает Совету, насколько возможно, оказывать государствам помощь в рассмотрении и оценке экономических и финансовых аспектов региональных планов;

2. *напоминает* Договаривающимся государствам о том, что когда они своими собственными средствами не в состоянии выполнить своих обязательств по осуществлению региональных планов в соответствии с Конвенцией, им следует изучить возможность обеспечения такого осуществления посредством займов на капитальные расходы, эксплуатационные агентства, техническую помощь в различных формах, в которых она может оказываться, или другими средствами, совместимыми с Конвенцией, прежде чем обращаться к ИКАО с просьбой о совместном финансировании в соответствии с главой XV Конвенции;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам по мере необходимости запрашивать у ИКАО информацию при изучении этих различных возможностей;

4. *порукает* Совету направлять деятельность Договаривающимся государствам и оказывать им помощь в отношении пункта 2 выше.

## ЧАСТЬ V. ЮРИДИЧЕСКИЕ ВОПРОСЫ

### **A31-15. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* целесообразность сведения воедино резолюций Ассамблеи относительно политики Организации в юридической области в целях содействия их выполнению и практическому применению путем обеспечения того, чтобы их тексты были более удобными для использования, доступными для понимания и логически упорядоченными,

1. *постановляет*, что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области, обновленное по состоянию на день закрытия 31-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО в юридической области;

3. *заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюции A7-6, A10-40, A16-36 и A27-3.

### **ДОБАВЛЕНИЕ А**

#### **Общая политика**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что международная гражданская авиация может в значительной степени способствовать установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между нациями и народами мира, тогда как злоупотребление ею может создать угрозу всеобщей безопасности,

*принимая во внимание*, что желательно избегать трений и способствовать такому сотрудничеству между нациями и народами, от которого зависит мир во всем мире,

*вновь подтверждает* важную роль права в предотвращении и разрешении конфликтов и споров между нациями и народами мира и, в частности, в реализации Организацией своих целей и задач.

### **ДОБАВЛЕНИЕ В**

#### **Процедура утверждения проектов конвенций по международному воздушному праву**

*Ассамблея постановляет,*

что нижеуказанные положения представляют собой процедуру утверждения проектов конвенций:

1. Любой проект конвенции, который Юридический комитет считает готовым для представления государствам в качестве окончательного проекта, передается Совету вместе с докладом по нему.

2. Совет может предпринять такие действия, которые он считает уместными, включая распространение проекта среди Договаривающихся государств и таких других государств и международных организаций, которые он может определить.

3. Распространяя такой проект конвенции, Совет может добавить замечания и предоставить государствам и организациям возможность направить свои замечания в Организацию в течение периода не менее чем четыре месяца.

4. Такой проект конвенции рассматривается с целью его утверждения конференцией, которая может быть созвана совместно с сессией Ассамблеи. Открытие конференции состоится не ранее чем через шесть месяцев после даты распространения такого проекта, как предусмотрено в пунктах 2 и 3 выше. Совет может пригласить на такую конференцию любое государство, не являющееся членом Организации, чье участие представляется желательным, и решает, влечет ли такое участие за собой право голоса. Совет может также предложить международным организациям направить своих представителей на конференцию в качестве наблюдателей.

### **ДОБАВЛЕНИЕ С**

#### **Ратификация международных документов ИКАО**

*Ассамблея,*

*ссылаясь* на свою резолюцию A27-3 относительно ратификации протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, а также документов частного воздушного права

и других документов, которые были разработаны и приняты под эгидой Организации,

*отмечая* с обеспокоенностью сохраняющиеся медленные темпы ратификации вышеупомянутых протоколов, касающихся изменения Чикагской конвенции, в частности тех из них, которые вводят в Чикагскую конвенцию статьи 3 *bis* и 83 *bis*,

*признавая* важность этих поправок для международной гражданской авиации, в частности для поддержания действенности Чикагской конвенции, и вытекающую из этого настоятельную необходимость ускорить вступление в силу этих поправок,

*признавая* необходимость ускорить вступление в силу документов воздушного права, разработанных и принятых под эгидой Организации,

*сознавая*, что только всеобщее участие в таких протоколах, касающихся изменения Чикагской конвенции, и других документах обеспечит унификацию воплощенных в них международных норм и повысит значение такой унификации,

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать те поправки к Чикагской конвенции, которые еще не вступили в силу [в частности, те из них, которые вводят статьи 3 *bis* и 83 *bis*, заключительные положения, статью 56 (1989), а также статью 50 а) (1990)];

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, в возможно кратчайшие сроки ратифицировать другие документы международного воздушного права, в частности Монреальские протоколы № 3 и 4 1975 года об изменении "Варшавской системы";

*настоятельно призывает* государства, ратифицировавшие указанные документы, представить Генеральному секретарю копии текстов и документов, которые они использовали в процессе ратификации и реализации положений таких документов, которые могли бы служить образцом другим государствам в таком же процессе;

*порукает* Генеральному секретарю предпринять все практические шаги в рамках имеющихся в распоряжении Организации средств и в сотрудничестве с государствами для предоставления, по запросу, содействия государствам, сталкивающимся с трудностями в процессе ратификации и реализации положений документов воздушного права, включая организацию и участие в региональных практиках или семинарах в целях ускорения процесса ратификации документов международного воздушного права.

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Преподавание воздушного права

*Ассамблея,*

*считая*, что специальное преподавание воздушного права имеет большое значение для Организации и государств и что желательно способствовать распространению знаний в этом важном вопросе,

1. *предлагает* Совету предпринять все возможные действия с целью содействия преподаванию воздушного права в тех государствах, где оно еще не ведется;

2. *настоятельно предлагает* принять надлежащие меры, которые будут способствовать достижению вышеуказанной цели.

**A7-5. Пересмотренная конституция Юридического комитета**

**A33-2. Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства**

**A23-2. Поправка к Чикагской конвенции относительно передачи определенных функций и обязанностей**

**A23-13. Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими при выполнении международных перевозок**

**A29-3. Глобальное согласование правил**

**A33-15. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)**

**A33-5. Подтверждение Венской конвенции 1986 года о праве договоров между государствами и международными организациями или между международными организациями**

**A32-19. Хартия прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS**

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что в соответствии со статьей 44 Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной 7 декабря 1944 года ("Чикагской конвенции"), Международная организация гражданской авиации (ИКАО) уполномочена разрабатывать принципы и методы международной аэронавигации и содействовать планированию и развитию международного воздушного транспорта,

*принимая во внимание*, что разработанная ИКАО концепция систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), использующих спутниковую технологию, была одобрена государствами и международными организациями на Десятой Аэронавигационной конференции и утверждена 29-й сессией Ассамблеи в качестве систем CNS/ATM ИКАО,

*принимая во внимание*, что глобальная навигационная спутниковая система (GNSS) в качестве важной составной части систем CNS/ATM предназначена для обеспечения глобальной зоны действия и использования для целей аэронавигации,

*принимая во внимание*, что GNSS совместима с международным правом, включая Чикагскую конвенцию, Приложения к ней и соответствующие правила, применимые к деятельности в космическом пространстве,

*принимая во внимание* целесообразность установления и подтверждения основополагающих правовых принципов, регулирующих обслуживание GNSS, с учетом существующей в государствах практики,

*принимая во внимание*, что целостность любых правовых рамок для внедрения и функционирования GNSS требует соблюдения основополагающих принципов, которые должны быть зафиксированы в хартии,

*торжественно заявляет*, что перечисленные ниже принципы настоящей хартии прав и обязательств государств, связанных с обслуживанием GNSS, регламентируют внедрение и функционирование GNSS:

1. Государства признают, что при предоставлении и использовании обслуживания GNSS главенствующую роль играет принцип обеспечения безопасности полетов международной гражданской авиации.

2. Каждое государство и воздушные суда всех государств имеют доступ на недискриминационной основе и на единообразных условиях к использованию обслуживания GNSS, включая региональные дополнительные системы для аэронавигационного использования в пределах зоны действия таких систем.

3. а) Каждое государство сохраняет свои полномочия и ответственность в сфере осуществления контроля за производством полетов воздушных судов и обеспечения соблюдения правил безопасности полетов и других правил в своем суверенном воздушном пространстве.

б) Внедрение и эксплуатация GNSS не ущемляют и не ограничивают суверенитета, полномочий или ответственности государств в сфере управления аэронавигацией, а также опубликования и обеспечения соблюдения правил безопасности полетов. Сохраняются полномочия государств по осуществлению координации и управления связью, а также по расширению, при необходимости, спутникового аэронавигационного обслуживания.

4. Каждое государство, предоставляющее обслуживание GNSS, включая сигналы, или государство, под юрисдикцией которого предоставляется такое обслуживание, обеспечивает непрерывность, эксплуатационную готовность, целостность, точность и надежность этого обслуживания, включая эффективные договоренности по сведению к минимуму влияния на эксплуатацию неисправностей или отказа системы и обеспечению срочного восстановления обслуживания. Такое государство обеспечивает соответствие обслуживания Стандартам ИКАО. Государства своевременно предоставляют аэронавигационную информацию о любом изменении обслуживания GNSS, которое может отразиться на предоставлении обслуживания.

5. Государства осуществляют сотрудничество в целях обеспечения максимально возможного единообразия в предоставлении и эксплуатации систем GNSS.

Государства обеспечивают соответствие региональных договоренностей принципам и правилам, изложенным в настоящей хартии, и процессу глобального планирования и внедрения GNSS.

6. Государства признают, что любые сборы за обслуживание GNSS взимаются в соответствии со статьей 15 Чикагской конвенции.

7. В целях содействия глобальному планированию и внедрению GNSS государства руководствуются принципом сотрудничества и взаимной помощи как на двусторонней, так и на многосторонней основе.

8. Каждое государство проводит свою деятельность в области GNSS с должным учетом интересов других государств.

9. Ничто в настоящей хартии не препятствует двум или более государствам совместно предоставлять обслуживание GNSS.

**A32-20. Разработка и развитие соответствующих долгосрочных юридических рамок для управления внедрением GNSS**

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что глобальная спутниковая навигационная система (GNSS), являющаяся важным элементом разработанных ИКАО систем связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM), предназначена для обеспечения во всемирном масштабе критически важных с точки зрения безопасности услуг для навигации воздушных судов,

*принимая во внимание*, что GNSS совместима с международным правом, включая Чикагскую конвенцию, Приложения к ней и соответствующие правила, применимые к деятельности в космическом пространстве,

*принимая во внимание*, что сложные юридические аспекты внедрения CNS/ATM, включая GNSS, требуют дальнейшей работы со стороны ИКАО для формирования и укрепления взаимного доверия между государствами в отношении систем CNS/ATM и оказания поддержки внедрению систем CNS/ATM Договаривающимися государствами,

*принимая во внимание*, что Всемирная конференция по внедрению систем CNS/ATM, состоявшаяся в мае 1998 года в Рио-де-Жанейро, рекомендовала разработать долгосрочные юридические рамки для GNSS, включая рассмотрение международной конвенции, признав при этом, что в разработку таких юридических рамок могут внести вклад региональные процессы,

*принимая во внимание*, что рекомендации, принятые Всемирной конференцией по внедрению систем CNS/ATM, состоявшейся в мае 1998 года в Рио-де-Жанейро, а также рекомендации, сформулированные Группой юридических и технических экспертов по разработке правовых рамок применительно к GNSS (LTER), являются важным руководством для разработки и развития глобальных юридических рамок для CNS/ATM, и в частности для GNSS,

1. *признает* важность региональных инициатив, касающихся разработки юридических и институциональных аспектов GNSS;

2. *признает* срочную потребность в разработке как на региональном, так и на глобальном уровне основных юридических принципов, которые должны регулировать предоставление GNSS;

3. *признает* потребность в соответствующих долгосрочных юридических рамках для регулирования внедрения GNSS;

4. *признает* решение Совета от 10 июня 1998 года о том, чтобы уполномочить Генерального секретаря создать

исследовательскую группу Секретариата по правовым аспектам систем CNS/ATM;

5. *порукает* Совету и Генеральному секретарю, действуя в рамках их соответствующей компетенции и начиная с создания исследовательской группы Секретариата:

a) обеспечить оперативное выполнение рекомендаций Всемирной конференции по внедрению систем CNS/ATM, а также рекомендаций, сформулированных Группой LTER, особенно рекомендаций, касающихся институциональных вопросов и вопросов ответственности;

b) рассмотреть возможность разработки соответствующих долгосрочных юридических рамок для регулирования эксплуатации систем GNSS, включая международную конвенцию по этим вопросам, а также своевременно сформулировать предложения по таким рамкам для их рассмотрения на следующей очередной сессии Ассамблеи.

**A33-4. Принятие национального законодательства в отношении некоторых правонарушений, совершаемых на борту гражданских воздушных судов (недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры)**

Ассамблея,

*признавая*, что в соответствии с преамбулой и статьей 44 Конвенции о международной гражданской авиации одной из целей и задач Организации является содействие планированию и развитию международного воздушного транспорта, с тем чтобы удовлетворять потребности народов мира в безопасном, регулярном, эффективном и экономичном воздушном транспорте,

*отмечая* значительный рост количества и степени серьезности инцидентов, связанных с недисциплинированными или нарушающими порядок пассажирами на борту воздушных судов, выполняющих международные рейсы,

*принимая во внимание* последствия этих инцидентов для безопасности воздушных судов, а также пассажиров и экипажей, находящихся на борту этих воздушных судов,

*учитывая* тот факт, что существующее международное право, а также национальные законы и нормы во многих государствах не являются полностью адекватными для эффективного решения этой проблемы,

*признавая* необходимость принятия в рамках национального законодательства надлежащих мер, позволяющих государствам осуществлять преследование за совершение преступных действий и правонарушений в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов,



поощряя принятие национальных правовых норм, позволяющих государствам осуществлять юрисдикцию в отношении преследования за преступные действия и правонарушения, совершенные в результате недисциплинированного или нарушающего порядок поведения на борту воздушных судов, зарегистрированных в других государствах,

на этой основе:

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства как можно скорее принять национальные законы и положения для эффективного решения проблемы недисциплинированных или нарушающих порядок пассажиров, включив в них, по мере практической возможности, положения, содержащиеся в добавлении к настоящей резолюции;

*призывает* все Договаривающиеся государства преследовать в судебном порядке всех лиц, совершивших любое из правонарушений, содержащихся в принятых таким образом национальных законах и положениях, для чего они имеют юрисдикцию в соответствии с этими законами и положениями.

## ДОБАВЛЕНИЕ

### Типовое законодательство, касающееся некоторых правонарушений, совершенных на борту гражданских воздушных судов

#### Раздел 1. Нападение и другие акты, создающие препятствия экипажу на борту гражданского воздушного судна

Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- 1) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении члена экипажа, если в результате этих действий создаются препятствия для выполнения членом экипажа своих обязанностей или уменьшается способность члена экипажа выполнять эти обязанности;
- 2) отказ от выполнения законного указания командира воздушного судна или члена экипажа, сделанного от имени командира воздушного судна, с целью обеспечения безопасности воздушного судна или находящихся на борту любых лиц или собственности или с целью поддержания на борту порядка и дисциплины.

#### Раздел 2. Нападение и другие акты, создающие угрозу безопасности или нарушение должного порядка и дисциплины на борту гражданского воздушного судна

- 1) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна акты физического насилия про-

тив какого-либо лица, сексуального посягательства или растления малолетних, совершает правонарушение.

- 2) Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, тем самым совершает правонарушение, если такие действия создают угрозу безопасности воздушного судна или любого находящегося на борту лица или если такие действия нарушают должный порядок и дисциплину на борту воздушного судна:
  - a) нападение, запугивание или угроза, физическая или словесная, в отношении другого лица;
  - b) умышленное повреждение или уничтожение имущества;
  - c) употребление спиртных напитков или наркотических средств, ведущее к интоксикации.

#### Раздел 3. Прочие правонарушения, совершаемые на борту гражданского воздушного судна

Любое лицо, совершающее на борту гражданского воздушного судна любое из нижеперечисленных действий, совершает правонарушение:

- 1) курение в туалете или в других местах, которое может создавать угрозу безопасности воздушного судна;
- 2) повреждение устройства обнаружения дыма или другого устройства обеспечения безопасности, установленного на борту воздушного судна;
- 3) использование портативного электронного устройства, если такое использование запрещено.

#### Раздел 4. Юрисдикция

1. Юрисдикция (*название государства*) распространяется на любое правонарушение, указанное в разделах 1, 2 или 3 настоящего закона, если действие, составляющее правонарушение, имело место на борту:

- 1) любого гражданского воздушного судна, зарегистрированного в (*название государства*); или
- 2) любого гражданского воздушного судна, сданного в аренду с экипажем или без экипажа эксплуатанту, основное место коммерческой деятельности которого находится в (*название государства*), или, если эксплуатант не имеет основного места коммерческой деятельности, постоянное местожительство которого находится в (*название государства*); или

- 3) любого гражданского воздушного судна, находящегося на территории или над территорией (*название государства*); или
- 4) любого другого гражданского воздушного судна в полете за пределами (*название государства*), если
  - а) пункт очередной посадки такого воздушного судна находится в (*название государства*);
  - б) командир воздушного судна передал подозреваемого правонарушителя компетентным полномочным органам (*название государства*), обратился к этим органам с просьбой о возбуждении судебного преследования в отношении предполагаемого правонарушителя и подтвердил, что командир или эксплуатант не обратились или не обратятся с аналогичной просьбой к любому другому государству.

2. Термин "в полете", используемый в настоящем разделе, означает период с момента включения двигателей для взлета до момента окончания послепосадочного пробега.

**A33-20. Скоординированный подход при оказании помощи в области авиационного страхования от военных рисков**

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что в статье 44 *Конвенции о международной гражданской авиации* говорится о цели обеспечения безопасного, регулярного, эффективного и экономичного воздушного транспорта,

*принимая во внимание*, что трагические события 11 сентября 2001 года затронули деятельность эксплуатантов авиакомпаний во всем мире,

*принимая во внимание*, что в настоящее время страхование эксплуатантов авиакомпаний и других постав-

щиков обслуживания от военных рисков более недоступно в полном объеме на мировых рынках страхования,

*принимая во внимание*, что в письме государствам от 21 сентября 2001 года ИКАО призвала все свои Договаривающиеся государства принять такие меры, которые необходимы для обеспечения бесперебойного функционирования авиации и осуществления воздушных сообщений, и поддержать эксплуатантов авиакомпаний и, при необходимости, прочие стороны, дав обязательство производить страхование от рисков, остающихся непокрытыми вследствие вышеупомянутых событий, до тех пор, пока не стабилизируются рынки страхования,

*принимая во внимание*, что многие Договаривающиеся государства в различных районах мира принимают меры в соответствии с этим призывом и оказывают помощь эксплуатантам авиакомпаний и другим сторонам,

*принимая во внимание*, что меры, принимаемые Договаривающимися государствами по оказанию помощи эксплуатантам авиакомпаний и другим сторонам, носят главным образом краткосрочный характер и отличаются друг от друга,

*принимая во внимание* поэтому желательность выработки скоординированного подхода при оказании краткой и среднесрочной помощи эксплуатантам авиакомпаний и другим сторонам в области авиационного страхования от военных рисков,

1. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства совместно заниматься выработкой более долгосрочного и скоординированного подхода к решению важной проблемы оказания помощи эксплуатантам авиакомпаний и другим поставщикам обслуживания в области авиационного страхования от военных рисков;

2. *порукает* Совету в срочном порядке создать специальную группу для рассмотрения вопросов, о которых говорится в предшествующем пункте, и представить Совету как можно скорее доклад с рекомендациями;

3. *предлагает* Совету и Генеральному секретарю принимать любые другие меры, которые будут сочтены необходимыми или желательными.

## ЧАСТЬ VI. ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО

### A26-16. Техническая помощь\*

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что ИКАО как участник Программы развития ООН (ПРООН) может оказать материальную помощь этим странам в развитии их гражданской авиации и в то же время способствовать реализации целей этой Организации,

*принимая во внимание,* что резолюцией 3202 (S-VI) Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций по Программе действий по установлению нового международного экономического порядка на все организации, учреждения, вспомогательные органы и конференции системы Организации Объединенных Наций возлагается задача осуществления Программы действий, которая дополняет и подкрепляет цели и задачи Международной стратегии развития на второе Десятилетие развития ООН,

*принимая во внимание,* что Ассамблея в 1971 году приняла сводную резолюцию A18-8, касающуюся политики правил в области технической помощи, а Ассамблея в 1974 году доработала текст резолюции A18-8 с учетом последних требований и приняла вместо нее резолюцию A21-17, решив, что в дальнейшем ее следует вновь доработать с учетом новых требований и заменить следующим текстом:

#### *А. Политика ИКАО*

##### *Участие ИКАО в программе технической помощи*

1. *вновь подтверждает* свое одобрение действий, предпринятых до настоящего времени Советом ИКАО с целью содействия участию ИКАО в ПРООН, включая участие получающих помощь государств в расходах; признает и поощряет действия, предпринятые Советом в области технической помощи, которая эффективно оказывалась при имеющихся ограниченных средствах;

одобряет принятые Советом меры по применению и развитию метода совместного участия в Целевых фондах; одобряет и приветствует предпринятую Советом инициативу по созданию Службы закупок для гражданской авиации (CAPS) с целью оказания помощи правительствам и организациям в приобретении дорогостоящего оборудования для гражданской авиации и предоставлении связанных с этим услуг; и просит Совет продолжать предпринимать такие шаги, которые могут быть необходимы для того, чтобы оказывать максимальную помощь развитию гражданской авиации развивающихся стран, включая использование всех имеющихся соответствующих финансовых источников и возможностей;

*Средства развивающихся стран, получаемые из прочих многосторонних и двусторонних источников*

2. *поощряет* действия развивающихся стран по изысканию средств на развитие их гражданской авиации из прочих многосторонних и двусторонних источников в дополнение к средствам, поступающим по линии национальных бюджетов и ПРООН, с тем, чтобы такое развитие могло осуществляться максимально быстрыми темпами;

*Координация с другими программами помощи*

3. *подтверждает,* что в целях содействия координации деятельности ИКАО по оказанию технической помощи с другими программами взаимопомощи в области гражданской авиации или смежных областях необходимо осуществлять, насколько это практически возможно, регулярный обмен информацией о планах и ходе работы между ИКАО и такими другими программами взаимной помощи;

*Региональные и межрегиональные проекты*

4. *предлагает* по-прежнему придавать первостепенное значение осуществлению региональных и межрегиональных проектов ввиду огромной пользы, которую приносят такие проекты;

*Учебные центры*

5. *соглашается* с политикой создания удобно расположенных национальных и многонациональных учебных центров на средства, испрашиваемые государствами от ПРООН и из других источников финансирования, и призывает Договаривающиеся государства рассматривать эти учреждения как региональные учебные центры, которые могут обеспечивать повышенную подготовку студентов из

\* Пункт 7 постановляющей части заменен резолюцией A29-20.

соседних государств соответствующего региона в области авиации и будут способствовать созданию резервов самообеспеченности в регионе;

*Координация с другими учреждениями в области обучения и подготовки кадров*

6. *соглашается* с резолюцией 906 (XXXIV) Экономического и Социального Совета по вопросу обучения и подготовки кадров и подчеркивает важное значение этого вопроса для гражданской авиации и для улучшения подготовленности учащихся к такому специализированному обучению;

*Процедуры и практика*

8. *предлагает* Совету рассмотреть процедуры организации, осуществления и оценки программы технической помощи в свете практических потребностей в технической помощи, общих целей Организации и особых гарантий, которые обуславливаются международным характером Организации; и изучить возможные пути их улучшения с тем, чтобы обеспечить соответствие применяемых процедур политике Организации и соответствующим положениям резолюций Ассамблеи, имея в виду неотложную необходимость удовлетворения потребностей развивающихся стран в технической помощи наиболее эффективным способом и в кратчайшие сроки;

*Закупки*

9. *подтверждает*, что с учетом нужд и потребностей развивающихся государств общая политика ИКАО будет заключаться в публикации объявлений о закупках оборудования и услуг по договору для проектов технической помощи выше определенного предела, если только по мнению Генерального секретаря и в соответствии с установленными Советом критериями не имеется каких-либо причин исключительной важности, требующих принятия безотлагательных мер, или других соображений против таких действий.

## V. Действия государств

*Порядок очередности и планирование проектов*

10. *настоятельно предлагает* Договаривающимся государствам в полной мере учитывать свои потребности в помощи в области гражданской авиации при подготовке программ ПРООН по странам, а также других многосторонних и двусторонних программ помощи;

*Подготовка проектной документации*

11. *обращает внимание* Договаривающихся государств, испрашивающих помощь у ПРООН и из других источников, на преимущества, которые могут быть получены от отдельных программ, состоящих из четко определенных про-

ектов, основанных на планах развития гражданской авиации, и предлагает государствам сотрудничать с Организацией в максимально точном определении задач каждого специалиста, работающего по их собственным отдельным программам, и ясно указывать масштабы необходимой помощи при представлении заявок в адрес ПРООН или какой-либо другой программы взаимопомощи, и напоминает государствам, участвующим в составлении программ по странам, о необходимости подготовки проектной документации для каждого проекта как можно раньше в ходе разработки программы, чтобы можно было по возможности быстрее и полнее осуществить проект;

*Региональные и межрегиональные проекты*

12. *обращает внимание* Договаривающихся государств на преимущества помощи ПРООН, предоставляемой через региональные и межрегиональные проекты, осуществляемые ИКАО; настоятельно предлагает государствам и далее использовать этот вид помощи и обеспечить полную поддержку вышеуказанных проектов со стороны их национальных координационных полномочных органов при подготовке своих межнациональных программ для удовлетворения потребностей своих служб гражданской авиации; и подчеркивает, что если не будет таким образом обеспечена полная поддержка каждого проекта в соответствии с его очередностью, очень полезные для гражданской авиации проекты не будут осуществлены;

12 а) *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства просить о включении в региональные программы ПРООН новых исследований в области кадров и обучения персонала гражданской авиации в целях обновления результатов исследований, проведенных ИКАО в рамках финансирования ПРООН несколько лет назад, с тем, чтобы определить текущие потребности развивающихся стран в квалифицированных кадрах гражданской авиации для достижения более высокой степени использования существующих учебных центров или, при необходимости, расширения их или создания новых;

*Региональные учебные центры*

13. *настоятельно предлагает* государствам оказывать поддержку региональным учебным центрам, расположенным в их районах, в частности, соглашаясь использовать имеющиеся в учебном центре курсы для подготовки своих студентов в тех случаях, когда не представляется возможным обеспечить такое обучение в самом государстве; и напоминает государствам о необходимости обеспечения таких студентов средствами путем соответствующих ассигнований на стипендии из всех имеющихся источников, включая государственный бюджет, программы ПРООН по странам и другие источники, создаваемые на многосторонней или двусторонней основе;

*Предоставление стипендий*

14. *напоминает* государствам о необходимости улучшения реализации стипендий путем своевременного выдвижения кандидатур стипендиатов и предлагает, чтобы в

начале осуществления каждого проекта заинтересованное государство устанавливало подробный график реализации каждой стипендии с целью своевременного получения учреждением-исполнителем информации о кандидатах для проведения соответствующих мероприятий;

#### *Целевые фонды*

15. *высоко оценивает* программу Целевых фондов и с удовлетворением отмечает инициативу государств в создании программ Целевых фондов в качестве метода получения технической и оперативной помощи в области гражданской авиации, помимо помощи, предоставляемой из средств ПРООН, посредством выплаты необходимых средств непосредственно ИКАО; и настоятельно предлагает государствам шире использовать эту возможность для ускорения выполнения региональных планов;

#### *Оперативная помощь (OPAS)*

16. *обращает внимание* Договаривающихся государств на значение специалистов, оказывающих оперативную помощь (OPAS) по линии ПРООН, за счет Целевых фондов или других источников финансирования, а также те преимущества, которые они обеспечивают, и призывает государства, которым необходимы такие специалисты для работы в гражданской авиации, включать их в свои заявки о предоставлении помощи из фондов ПРООН и других источников финансирования;

#### *Утверждение специалистов*

17. *настоятельно предлагает* государствам, получающим помощь, избегать задержек в осуществлении проектов путем быстрого принятия решений относительно специалистов, предложенных им ИКАО, для работы в рамках проектов по странам.

#### *Местный персонал и национальные кадры*

18. *напоминает* государствам, получающим помощь ПРООН, об их обязанности обеспечивать в качестве составной части любого проекта, для выполнения которого требуются услуги специалистов-советников или преподавателей, квалифицированный местный персонал из своих собственных кадров для работы со специалистами ИКАО, и создавать такие возможности и условия, которые необходимы для того, чтобы работа на постоянной основе заинтересовала такой персонал; кроме того, напоминает государствам о необходимости создания соответствующих стимулов в пределах их возможностей для того, чтобы все студенты после завершения подготовки оставались для работы в соответствующих областях;

#### *Наличие Службы закупок для гражданской авиации*

19. *обращает внимание* Договаривающихся государств на Службу закупок для гражданской авиации (CAPS), соз-

данную в ИКАО с целью оказания помощи развивающимся странам в закупке дорогостоящего оборудования для гражданской авиации и заключении контрактов на техническое обслуживание;

#### *Совет управляющих ПРООН и очередность проектов в области гражданской авиации*

20. *настоятельно предлагает* Договаривающимся государствам, которые являются членами Совета управляющих ПРООН, обращать внимание своих представителей на важную роль, которую играет гражданская авиация в общем экономическом развитии стран, субрегионов и регионов, с тем, чтобы для проектов в области гражданской авиации устанавливалась надлежащая очередность в любой представляемой на утверждение программе.

#### *С. Специалисты*

#### *Наем специалистов*

21. *просит* Договаривающиеся государства, насколько это возможно, сотрудничать с ИКАО путем поощрения своих специалистов к поступлению на работу в ИКАО по оказанию технической помощи в различных отраслях гражданской авиации и путем облегчения их откомандирования в этих целях, сведя к минимуму какие-либо задержки; при направлении кандидатов в Организацию, Договаривающимся государствам следует стремиться принимать меры к тому, чтобы они были в полной мере квалифицированными в техническом отношении и подходили в личном плане для работы в области технической помощи; государствам, представляющим специалистов, следует самим вести списки соответствующих кандидатов, уделяя также должное внимание возможности использования недавно вышедших в отставку специалистов; и настоятельно предлагает Договаривающимся государствам рассмотреть возможность организации своих учреждений таким образом, чтобы быть в состоянии в любое время предоставить определенное количество специалистов для работы в области технической помощи;

22. *предлагает* Генеральному секретарю, насколько это возможно, с учетом фактора времени и срочности отдельных проектов, своевременно извещать государства о наличии вакансий для работы в рамках проектов технической помощи, осуществляемых Организацией, чтобы государства, выделяющие специалистов, могли представлять для рассмотрения своих кандидатов; такие извещения должны содержать достаточно точную информацию, чтобы позволить государствам выдвигать кандидатуры специалистов, имеющих конкретную квалификацию, необходимую для заполнения вакансии.

#### *Далее Ассамблея*

*заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A24-15.

**A33-21. Уточнение политики в области технического сотрудничества**

Ассамблея,

*принимая во внимание* принятые меры по переходу к новой политике в области технического сотрудничества и резолюцию A32-21, поручающую Совету подготовить для рассмотрения Ассамблеей сводную резолюцию, касающуюся всех видов деятельности и программ в области технического сотрудничества,

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

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

*принимая во внимание*, что финансирование по линии ПРООН направлено на развитие других секторов (образование, здравоохранение, правительственные реформы и пр.) и финансовый вклад ПРООН в деятельность гражданской авиации снизился до уровня, составляющего менее 5% Программы технического сотрудничества ИКАО,

*принимая во внимание*, что администрации гражданской авиации наименее развитых стран являются, в частности, теми, кто нуждается в наибольшей поддержке, и при этом в то же время они должны полагаться на финансовые учреждения и отраслевые организации в обеспечении финансирования своих проектов в области технического сотрудничества,

*принимая во внимание*, что в течение трехлетних периодов 1996–1998 годов и 1999–2001 годов осуществлялись интеграция Управления технического сотрудничества и реализация концепции "кадрового костяка" и финансовое положение Управления технического сотрудничества в результате улучшилось,

*принимая во внимание*, что применительно к последующим действиям по устранению недостатков, предпринимаемым в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП), существует необходимость обеспечить в срочном порядке дополнительные функции поддержки работ по устранению выявленных недостатков и пробелов,

*принимая во внимание*, что первоначальные финансовые средства, выделенные для Программы технического сотрудничества из внебюджетных источников, стали содействовать осуществлению государствами последова-

тельных мер и работ по устранению недостатков в области безопасности полетов,

1. *вновь заявляет*, что Программа технического сотрудничества является постоянным приоритетным видом деятельности ИКАО, который дополняет функции Регулярной программы, оказывая государствам поддержку в эффективном выполнении SARPS и АНП, а также в развитии инфраструктуры их администраций гражданской авиации и людских ресурсов;

2. *вновь заявляет*, что Управление технического сотрудничества является одним из основных средств оказания ИКАО помощи государствам в устранении недостатков, выявленных при проведении оценок и проверок ИКАО;

3. *заявляет*, что дальнейшая интеграция деятельности ИКАО должна осуществляться на основе четкого разграничения функциональных обязанностей и деятельности каждого управления, улучшения сотрудничества и координации их соответствующих работ и исключения дублирования и повторения;

4. *заявляет*, что в рамках имеющихся финансовых возможностей следует укрепить Программу технического сотрудничества ИКАО на уровне региональных бюро и полевом уровне, с тем чтобы предоставить Управлению технического сотрудничества возможность более действенно и эффективно исполнять свою роль;

5. *признает*, что путем выделения средств из внебюджетных источников ИКАО позволит Программе технического сотрудничества продолжать предоставлять государствам и расширять услуги, связанные с обеспечением безопасности полетов, авиационной безопасности и эффективности гражданской авиации, тем самым дополнительно способствуя выполнению SARPS и рекомендаций PIRG;

6. *постановляет*, что ИКАО следует разработать концепцию обеспечения качества как функции, которая могла бы обеспечиваться ИКАО в целях надзора за проектами, осуществляемыми государствами, на основе возмещения расходов;

7. *подтверждает* решение Совета (160/13) о том, что перевод 15 должностей сотрудников, работающих в Финансовом отделе и Отделе кадров и финансируемых в настоящее время из бюджета расходов на оперативное и административное обслуживание (АОС), на финансирование из бюджета Регулярной программы следует осуществлять постепенно, включив несколько должностей в бюджет на трехлетний период 2002–2004 годов, а остальные – в бюджет на последующий трехлетний период;

8. *призывает* Совет и Генерального секретаря принять структуру и механизм деятельности Управления технического сотрудничества, предусматривающие использование ориентированной на коммерческие принципы практики, обеспечивающей плодотворное сотрудничество с

партнерами по финансированию и государствами-получателями;

9. *просит* ПРООН уделять первоочередное внимание росту подсектора воздушного транспорта в развивающихся странах и предлагает Президенту, Генеральному секретарю и Секретариату интенсифицировать их контакты с ПРООН с целью повышения ее вклада в проекты по линии технического сотрудничества ИКАО;

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

11. *утверждает* предложение о том, что в случае бюджетного дефицита из бюджета Регулярной программы будут по-прежнему выделяться средства дополнительно к поступлениям по линии возмещения вспомогательных расходов по проектам в целях поддержки Программы технического сотрудничества в соответствии с предложением, содержащимся в бюджете Организации по программам на 2002, 2003 и 2004 годы;

12. *порукает* Совету представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад в отношении плана действий и принятых мер по выполнению настоящей резолюции, а также подготовить для рассмотрения Ассамблеей сводную резолюцию, касающуюся всех видов деятельности и программ в области технического сотрудничества;

13. *постановляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию А32-21.

#### A22-7. Статут Объединенной инспекционной группы

#### A27-18. Финансирование деятельности в области технической помощи

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что большая часть средств, предоставляемых в распоряжение ИКАО для оказания технической помощи развивающимся странам с целью дальнейшего развития их гражданской авиации, до настоящего времени поступала из ПРООН,

*принимая во внимание,* что потребности гражданской авиации в развивающихся странах значительно превосходят возможности их удовлетворения за счет средств, полу-

чаемых из ПРООН и других используемых в настоящее время источников, включая целевые фонды и участие в расходах,

#### A. Действия государств

*Добровольные взносы в ПРООН на 1990 и последующие годы*

1. *настоятельно предлагает* Договаривающимся государствам, которые являются донорами ПРООН, в срочном порядке и положительно рассмотреть возможность увеличения их добровольных взносов в ПРООН на 1990 и последующие годы с целью улучшения перспектив финансирования на этой основе большего количества проектов в области гражданской авиации, признавая, что ПРООН рассматривается развивающимися странами как предпочтительный источник финансирования технической помощи, поскольку объем средств ПРООН, выделяемых на общее развитие страны, определяется правительством, получающим помощь;

*Прочие организации, обеспечивающие финансирование на многосторонней основе*

2. *настоятельно предлагает* Договаривающимся государствам, связанным с другими источниками финансирования на многосторонней основе, включая, среди прочих:

Всемирный банк, Азиатский банк развития, Африканский банк развития, Межамериканский банк развития, Европейский инвестиционный банк/Европейский фонд развития, фонды развития арабских государств, Карибский банк развития, Исламский банк развития, Фонд ОПЕК,

обратить внимание своих представителей в этих организациях на важность оказания содействия проектам в области гражданской авиации, особенно в тех случаях, когда они необходимы для обеспечения жизненно важной инфраструктуры воздушного транспорта и/или экономического развития страны;

*Двусторонние и другие программы помощи*

3. *рекомендует* Договаривающимся государствам, имеющим двусторонние или другие поддерживаемые правительствами программы помощи, рассмотреть вопрос о целесообразности использования программы технической помощи ИКАО с целью оказания содействия в осуществлении своих программ помощи в области гражданской авиации;

*Государства-реципиенты*

4. *настоятельно предлагает* Договаривающимся государствам придавать высокую степень очередности развитию гражданской авиации и, при изыскании для этих целей внешних источников получения помощи, посредством контактов на соответствующем правительственном уровне обращать внимание финансирующих организаций на то, что они хотели бы привлечь ИКАО в качестве уч-

реждения-исполнителя проектов в области гражданской авиации, осуществление которых может финансироваться.

#### В. Финансирующие организации

*ИКАО как специализированное учреждение, оказывающее помощь в области гражданской авиации по линии ПРООН*

5. *обращает внимание* финансирующих организаций, в число которых входят Всемирный банк, Азиатский банк развития, Африканский банк развития, Межамериканский банк развития, Европейский инвестиционный банк/Европейский фонд развития, фонды развития арабских государств, Карибский банк развития, Исламский банк развития и Фонд ОПЕК, на тот факт, что ИКАО является специализированным учреждением Организации Объединенных Наций, занимающимся вопросами гражданской авиации, и как таковое признается Организацией Объединенных Наций компетентным в деле оказания технической помощи развивающимся странам по проектам в области гражданской авиации;

*Признание финансирующими организациями ИКАО как специализированного учреждения, оказывающего помощь в области гражданской авиации*

6. *рекомендует* вышеупомянутым финансирующим организациям, где это возможно, отдавать предпочтение ИКАО для определения, разработки, анализа, осуществления и оценки проектов гражданской авиации в области технической помощи;

*Действия Генерального секретаря в отношении финансирующих организаций*

7. *порукает Генеральному секретарю* продолжать контакты с соответствующими финансирующими организациями, в том числе с теми, которые перечислены выше, а также с потенциальными государствами-реципиентами с целью выделения средств на развитие гражданской авиации, пользуясь услугами ИКАО в качестве учреждения-исполнителя.

*Далее Ассамблея*

*заявляет*, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A24-17.

#### **A24-17. Предоставление стипендий для начальной и повышенной подготовки**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что стоимость начальной подготовки, специализации и повышенной подготовки технического и авиационного персонала в некоторых случаях является препятствием к посылке кандидатов в региональные авиационные учебные центры,

*учитывая* тот факт, что до 1975 года, включительно, Программа развития Организации Объединенных Наций позволяла финансировать значительную часть выполняемой под руководством ИКАО программы подготовки технического и авиационного персонала в развивающихся странах,

*принимая во внимание*, что региональные фонды ПРООН, имеющиеся для оказания технической помощи в области гражданской авиации и выделяемые на стипендии, испрашиваемые Договаривающимися государствами для подготовки авиационных кадров, являются недостаточными для удовлетворения потребностей гражданской авиации, особенно в развивающихся странах,

*постановляет:*

1. *настоятельно рекомендовать* Договаривающимся государствам, представленным в Совете управляющих ПРООН, рассмотреть потребности развивающихся стран в подготовке технического и авиационного персонала и обеспечить выделение средств для различных специализированных учреждений Организации Объединенных Наций с целью увеличения существующих фондов помощи для удовлетворения необходимости развивать гражданскую авиацию;

2. *настоятельно рекомендовать* этим государствам принять совместно с ИКАО необходимые меры для того, чтобы ПРООН могла предусмотреть в бюджете статью, касающуюся стипендий для гражданской авиации с целью обеспечения начальной подготовки, специализации и повышенной подготовки технического и авиационного персонала;

3. *настоятельно рекомендовать* Договаривающимся государствам, которые имеют право на получение помощи по линии ПРООН, уделять первоочередное внимание вопросам обучения путем предоставления стипендий в рамках осуществляемых в этих странах проектов гражданской авиации, финансируемых по линии национальных программ ПРООН, или предусматривать такое обучение за счет других ресурсов с тем, чтобы такая подготовка проводилась, и добиваться постоянного функционирования учебных заведений гражданской авиации, созданных в соответствующих регионах;

4. *поручить* Совету предпринять шаги с тем, чтобы ИКАО могла, по возможности, обеспечивать баланс между потребностями Договаривающихся государств и имеющимися средствами, и с тем, чтобы предоставлять стипендии пропорционально всем географическим районам и региональным учебным центрам;

5. *напомнить* государствам о том, что резолюция A16-7 (Добровольные взносы) остается в силе, и настоятельно рекомендовать тем государствам, которые в состоянии это сделать, предоставлять в распоряжение ИКАО дополнительные средства наличными или натурой для предоставления стипендий для подготовки авиационных кадров.



*Далее Ассамблея*

заявляет, что настоящая резолюция заменяет резолюцию A23-9.

**A27-20. Расширение деятельности по подготовке кадров и техническому обслуживанию оборудования при оказании технической помощи**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что ввиду постоянной нехватки финансовых средств следует использовать все возможности для повышения эффективности технического сотрудничества с участвующими государствами,

*принимая во внимание,* что в результате оценки проектов, осуществляемых ИКАО, выявлено наличие ряда общих для многих развивающихся стран хронических проблем, которые подрывают безопасность полетов гражданской авиации, в частности, в области предоставления и подготовки местных специалистов, самообеспеченности при осуществлении проектов и поставки запасных частей для своевременного и эффективного технического обслуживания эксплуатационного оборудования,

*Назначение местного персонала*

1. *напоминает* Договаривающимся государствам, что своевременное назначение местного персонала в соответствии с условиями проекта помощи независимо от источников финансирования имеет огромное значение для достижения самообеспеченности;

*Длительная предварительная подготовка*

2. *обращает внимание* Договаривающихся государств на то, что для подготовки национальных кадров в некоторых специальных областях гражданской авиации, например в области производства полетов и летной годности, требуется длительное время и что при разработке проектов необходимо учитывать это требование. В связи с тем, что национальному персоналу для получения профессиональных навыков, практического опыта по соответствующим специальностям требуется длительное время, Договаривающимся государствам настоятельно рекомендуется назначать на предусмотренные проектом посты, требующие длительного времени на подготовку, нескольких местных сотрудников;

*Повышение управленческих навыков*

3. *напоминает* Договаривающимся государствам о важности выделения надлежащих средств для повышения управленческих навыков национальных кадров, особенно при осуществлении проектов по созданию учреждений, в

целях обеспечения эффективной организации служб гражданской авиации и управления их деятельностью;

*Техническое обслуживание оборудования*

4. *настоятельно предлагает* Договаривающимся государствам придавать высокий приоритет вопросам профилактического технического обслуживания оборудования для обеспечения его безотказного и надежного функционирования, необходимого для безопасности полетов гражданской авиации;

*Иностранная валюта для закупки запасных частей*

5. *напоминает* Договаривающимся государствам, что для эффективного технического обслуживания необходима оперативная доставка запасных частей. Для достижения этой цели Ассамблея настоятельно предлагает Договаривающимся государствам обеспечивать администрациям гражданской авиации прямой доступ к соответствующей части своих поступлений в иностранной валюте, учитывая при этом возраст и техническое состояние подлежащего обслуживанию оборудования.

**A22-11. Международная помощь в возобновлении работы международных аэропортов и соответствующих аэронавигационных средств**

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что предоставление аэропортов, обслуживания в области аэронавигации, метеорологии и связи, а также предоставление других аэронавигационных средств является важным для содействия международной аэронавигации,

*принимая во внимание,* что имели место случаи, когда аэропорты и соответствующие аэронавигационные средства повреждались или разрушались в результате бедствий больших масштабов и государства были не в состоянии возобновить работу таких аэропортов и средств без международного сотрудничества,

*принимая во внимание,* что все Договаривающиеся государства заинтересованы в том, чтобы работа таких международных аэропортов и соответствующих средств была возобновлена как можно быстрее,

1. *настоятельно рекомендует* всем тем государствам, которые в состоянии это сделать, предоставить по просьбе соответствующего государства, направленной Совету, не-

медленную помощь этому государству в виде предоставления квалифицированного персонала и эксплуатационного оборудования с тем, чтобы обеспечить быстрое возобновление всей работы международного аэропорта, включая работу тех средств, которые были повреждены или разрушены, до тех пор, пока не будет полностью возобновлено обслуживание, обеспечиваемое в указанном государстве;

2. *порукает* Совету в возможно кратчайший срок разработать план предоставления в случае непредвиденных обстоятельств экспертов по эксплуатации и аварийного оборудования по просьбе и за счет заинтересованного государства, оказания немедленной помощи с целью быстрого возобновления работы международного аэропорта и соответствующих средств, которые были повреждены или разрушены, и этот план должен действовать до тех пор, пока в результате замены соответствующего оборудования не будет возобновлено обслуживание в соответствующем государстве;

3. *порукает* Совету использовать все имеющиеся в его распоряжении средства для удовлетворения любых таких просьб со стороны государств;

4. *предлагает* всем Договаривающимся государствам выделять с этой целью, по просьбе Совета, необходимый персонал и оборудование для оказания соответствующим государствам помощи в быстром возобновлении работы международных аэропортов и соответствующих авионавигационных средств.

#### **A16-7. Авиационная техническая подготовка**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что быстрое техническое развитие гражданской авиации способствует получению государствами целого ряда социальных и экономических преимуществ, но требует от развивающихся государств усилий в подготовке необходимого авиационного персонала, которые выходят за рамки их финансовых ресурсов и технических средств подготовки,

*принимая во внимание,* что хотя развивающиеся страны и пользуются техническими средствами подготовки, которые предоставляются им через ПРООН и двусторонние программы помощи, та часть ресурсов этих программ, которая может использоваться на гражданскую авиацию, является все еще недостаточной для того, чтобы удовлетворить растущие потребности в авиационной подготовке,

*принимая во внимание,* что в то же время в существующих центрах авиационной технической подготовки имеются вакантные места,

*принимая во внимание,* что быстрое техническое развитие в гражданской авиации требует от развивающихся стран значительных расходов на авиационные наземные средства, чтобы быть на уровне этого развития,

1. *уполномочивает* Совет:

- a) принимать добровольные взносы в форме стипендий, пособий на образование, учебного оборудования и средств на подготовку от государств и из других общественных и частных источников;
- b) выступать в качестве посредника между государствами в отношении предоставления стипендий, пособий на образование и учебного оборудования;

2. *просит* Совет принять необходимые меры в рамках имеющихся у Организации средств для гибкого выполнения пункта 1 выше, допуская целый ряд различных мероприятий, в интересах международной гражданской авиации;

3. *предлагает* государствам сотрудничать в выполнении пункта 1 выше и оставляет за Советом право определить, как получить поддержку международных учреждений и через правительства – поддержку общественных и частных источников соответственно в их странах;

4. *просит* Совет призвать государства сконцентрировать свои усилия на дальнейшем развитии существующих учебных центров в своем регионе и полностью использовать оборудование этих центров, направляя своих студентов для начальной подготовки, специализированной подготовки и на курсы усовершенствования;

5. *просит* Совет давать консультации и оказывать помощь развивающимся странам в получении поддержки ПРООН при осуществлении региональных программ подготовки кадров для удовлетворения их потребностей;

6. *просит* Совет, когда обстоятельства свидетельствуют о том, что налицо вероятность успеха, пересматривать вопрос о создании программы добровольных взносов в форме оборудования и фондов, имеющих целью оказание помощи развивающимся странам при выполнении региональных планов;

7. *просит* Совет представить доклад следующей очередной сессии Ассамблеи о достигнутых результатах.

**A33-14, добавление D. Применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил авионавигационного обслуживания (PANS)**

**A33-14, добавление H. Авиационная подготовка**

**A33-2, добавление F. Помощь государствам в осуществлении технических мер по защите международной гражданской авиации**

**A22-19. Помощь и консультации при осуществлении региональных планов**

---

A29-13. Улучшение контроля в области безопасности	A33-10. Создание Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП)
A32-11. Разработка универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов	A33-15. Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)
A33-8. Продолжение и расширение Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов	A32-12. Действия по реализации решений Всемирной конференции 1998 года по внедрению систем CNS/ATM
A33-9. Устранение недостатков, выявленных в ходе реализации Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, и поощрение обеспечения гарантии качества в рамках проектов технического сотрудничества	A33-16. Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП) ИКАО
	A32-16. Знание английского языка для ведения радиотелефонной связи

---

## ЧАСТЬ VII. НЕЗАКОННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО

### РЕЗОЛЮЦИИ ОБЩЕГО ХАРАКТЕРА

<b>A33-1. Декларация о ненадлежащем использовании гражданской авиации в качестве оружия уничтожения и о других террористических актах, затрагивающих гражданскую авиацию</b>
--

Ассамблея,

будучи свидетелем чудовищных актов терроризма, совершенных в Соединенных Штатах Америки 11 сентября 2001 года и приведших к гибели многих ни в чем не повинных людей, принесших человеческие страдания и огромные разрушения,

выражая свое глубокое сочувствие Соединенным Штатам Америки, еще более чем 70 государствам, граждане которых погибли, и семьям жертв таких беспрецедентных преступных актов,

признавая, что такие террористические акты не только противоречат основополагающим принципам гуманности, но и представляют собой акты использования гражданских воздушных судов для вооруженного нападения на цивилизованное общество и несовместимы с нормами международного права,

признавая, что новый тип угрозы, создаваемый террористическими организациями, требует от государств новых согласованных усилий и политики сотрудничества,

ссылаясь на свои резолюции A22-5, A27-9 и A32-22 об актах незаконного вмешательства и терроризма, направленных на уничтожение гражданских воздушных судов в полете,

ссылаясь на резолюцию 55/158 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций о мерах по ликвидации международного терроризма и резолюции 1368 и 1373 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций, касающиеся осуждения международного терроризма и борьбы с ним,

1. *решительно осуждает* эти террористические акты как противоречащие основополагающим принципам гуманности, нормам поведения общества и нарушающие нормы международного права;

*торжественно*

2. *заявляет*, что такие акты использования гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения противоречат букве и духу *Конвенции о международной гражданской авиации*, в частности ее преамбуле и статьям 4 и 44, и что такие акты и другие террористические акты, затрагивающие гражданскую авиацию или средства гражданской авиации, являются тяжким преступлением и нарушением международного права;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства обеспечивать в соответствии со статьей 4 Конвенции, чтобы гражданская авиация не использовалась в каких-либо целях, несовместимых с целями *Конвенции о международной гражданской авиации*, и привлекать к ответственности и строго наказывать лиц, виновных в ненадлежащем использовании гражданских воздушных судов в качестве оружия уничтожения, в том числе ответственных за планирование и организацию таких актов или за оказание помощи преступникам, их поддержку или укрывательство;

4. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства усилить сотрудничество в целях оказания содействия в расследовании таких актов и в задержании и судебном преследовании ответственных за них лиц и обеспечивать, чтобы участникам этих террористических актов, независимо от характера их участия, нигде не предоставлялось безопасного убежища;

5. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по реализации и соблюдению в полной мере многосторонних конвенций по авиационной безопасности и полному соблюдению Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил ИКАО в области авиационной безопасности, осуществлять контроль за их реализацией и принимать на своей территории все надлежащие дополнительные меры безопасности, соизмеримые с уровнем угрозы, в целях предотвращения и искоренения террористических актов, затрагивающих гражданскую авиацию;

6. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства делать взносы финансовыми средствами или людскими ресурсами в созданный ИКАО механизм AVSEC для поддержки и усиления борьбы с терроризмом и незаконным вмешательством в деятельность гражданской авиации; *обращается* к Договаривающимся госу-

дарствам *с призывом* согласиться на выделение специальных ассигнований для предпринятия ИКАО срочных действий в области авиационной безопасности, упомянутых в пункте 7 ниже; и *порукает* Совету разработать в рамках вышеупомянутого плана действий предложения и принять соответствующие решения по обеспечению более устойчивого финансирования деятельности ИКАО в области авиационной безопасности, включая надлежащие корректирующие меры;

7. *порукает* Совету и Генеральному секретарю принять срочные меры для рассмотрения новых и возникающих угроз гражданской авиации, предусматривающие, в частности, оценку адекватности существующих конвенций по авиационной безопасности и программы ИКАО в области авиационной безопасности, пересмотр Приложения 17 и других связанных с ней Приложений к Конвенции, рассмотрение вопроса об учреждении программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением авиационной безопасности, касающейся, в частности, организации системы безопасности в аэропортах и программ обеспечения безопасности гражданской авиации, и любые другие действия, какие они могут счесть полезными или необходимыми, в том числе по линии технического сотрудничества;

8. *порукает* Совету как можно скорее и по возможности в 2001 году созвать в Монреале международную конференцию по авиационной безопасности на уровне министров в целях предотвращения и искоренения актов терроризма, затрагивающих гражданскую авиацию, и борьбы с ними, усиления роли ИКАО в принятии SARPS в области безопасности и контроля за их соблюдением и обеспечения привлечения необходимых финансовых средств, о которых говорится выше в пункте 6.

#### A17-1. Декларация Ассамблеи

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что международный гражданский воздушный транспорт помогает установлению и поддержанию дружбы и взаимопонимания между народами мира и способствует развитию торговли между нациями,

*принимая во внимание,* что акты насилия, направленные против международного гражданского воздушного транспорта и аэропортов, а также других средств и служб, используемых таким воздушным транспортом, угрожают их безопасности, серьезно нарушают международное воздушное сообщение и подрывают веру народов мира в безопасность международного гражданского воздушного транспорта,

*принимая во внимание,* что Договаривающиеся государства, отмечая возрастающее количество актов насилия против международного воздушного транспорта, серьезно озабочены надежностью и безопасностью такого воздушного транспорта,

*осуждает* все акты насилия, которые могут быть направлены против воздушных судов, экипажей воздушных судов и пассажиров на международном гражданском воздушном транспорте;

*осуждает* все акты насилия, которые могут быть направлены против персонала гражданской авиации, гражданских аэропортов и других средств и служб, используемых международным гражданским воздушным транспортом;

*настоятельно призывает* государства не прибегать ни при каких обстоятельствах к актам насилия, направленным против международного гражданского воздушного транспорта и аэропортов, а также других средств обслуживания такого транспорта;

*настоятельно призывает* государства до вступления в силу соответствующих международных конвенций принять эффективные меры с целью пресечения и предотвращения таких актов, а также обеспечить в соответствии с их национальным законодательством судебное преследование тех, кто совершает такие акты;

*принимает следующую декларацию:*

Ассамблея Международной организации гражданской авиации,

собравшись на чрезвычайную сессию для рассмотрения вызывающего тревогу увеличения количества актов незаконного захвата и насилия против воздушных судов международного гражданского воздушного транспорта, сооружений гражданских аэропортов и соответствующих средств и служб,

*памятуя* о принципах, провозглашенных в Конвенции о международной гражданской авиации,

*признавая* срочную необходимость использовать все средства Организации для предотвращения и пресечения таких актов,

*торжественно*

1. *осуждает* акты, которые подрывают веру, возлагаемую народами мира на воздушный транспорт;
2. *выражает* сожаление по поводу гибели людей и телесных повреждений, а также ущерба важным экономическим ресурсам, которые вызваны такими актами;
3. *осуждает* все акты насилия, которые могут быть направлены против воздушных судов, экипажей и пассажиров международного гражданского воздушного транспорта и против персонала гражданской авиации, гражданских аэропортов и других средств и служб, используемых международным гражданским воздушным транспортом;
4. *признает* срочную необходимость достижения договоренности среди государств в целях осуществления

широкого международного сотрудничества в интересах обеспечения безопасности международного гражданского воздушного транспорта;

5. *просит* государства предпринять согласованные действия по борьбе со всеми актами, которые угрожают безопасному и планомерному развитию международного гражданского воздушного транспорта;
6. *просит* как можно скорее претворить в жизнь решения и рекомендации данной Ассамблеи с тем, чтобы предотвращать и пресекать такие акты.

**A33-3. Повышение эффективности ИКАО  
(для решения новых проблем)**

**ПОСТОЯННАЯ ПОЛИТИКА ИКАО,  
КАСАЮЩАЯСЯ  
НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА**

**A33-2. Сводное заявление о постоянной политике  
ИКАО, касающейся защиты международной  
гражданской авиации от актов незаконного  
вмешательства**

*Ассамблея,*

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

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

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

*принимая во внимание,* что в резолюции A32-22 Ассамблея решила принимать на каждой сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства,

*принимая во внимание,* что Ассамблея рассмотрела предложения Совета о внесении поправок в сводное заявление о постоянной политике ИКАО в резолюции A32-22, добавления с А по Н включительно, и изменила это заявление с учетом решений, принятых на 33-й сессии,

1. *постановляет,* что прилагаемые к данной резолюции добавления представляют собой сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, обновленное по состоянию на день закрытия 33-й сессии Ассамблеи;

2. *постановляет* и впредь принимать на каждой очередной сессии сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

3. *заявляет,* что настоящая резолюция заменяет резолюцию A32-22.

**ДОБАВЛЕНИЕ А**

**Общая политика**

*Ассамблея,*

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

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

*одобряя* действия, предпринятые Советом, в частности, путем введения превентивных мер, укрепления средств, имеющихся у Организации, и принятия на себя функций, связанных с осуществлением *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения,*

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

2. *вновь подтверждает* важную роль Международной организации гражданской авиации в содействии решению вопросов, которые могут возникнуть между Договаривающимися государствами в отношении проблем, влияющих на безопасную и упорядоченную работу международной гражданской авиации во всем мире;

3. *вновь подтверждает*, что Международная организация гражданской авиации и ее государства-члены должны и впредь придавать вопросам авиационной безопасности наивысший приоритет;

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

5. *призывает* все Договаривающиеся государства подтвердить свою решительную поддержку последовательной политике ИКАО, принимая самые эффективные меры на индивидуальной основе и в сотрудничестве с другими государствами для борьбы с актами незаконного вмешательства и наказания лиц, совершивших любые такие акты;

6. *порукает* Совету продолжать свою активную работу относительно мер по предотвращению актов незаконного вмешательства.

#### ДОБАВЛЕНИЕ В

##### Международные юридические документы о пресечении актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации

*Ассамблея,*

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

1. *призывает* Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, стать участниками *Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов* (Токио, 1963 год), *Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов* (Гаага, 1970 год), *Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации* (Монреаль, 1971 год), и Протокола 1988 года, дополняющие Монреальскую конвенцию;

2. *настоятельно призывает* все государства как можно скорее стать участниками *Конвенции о маркировке*

*пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (Монреаль, 1991 год);

3. *предлагает* государствам, которые еще не стали участниками *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения* (1991), приступить, еще до ратификации, принятия, утверждения или присоединения, к реализации принципов этого документа и призывает государства, изготавливающие пластические взрывчатые вещества, ввести как можно скорее практику маркировки таких взрывчатых веществ;

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

5. *осуждает* все случаи, когда Договаривающееся государство не выполняет своих обязательств по незамедлительному возвращению незаконно задерживаемого воздушного судна либо по незамедлительной выдаче или передаче компетентным полномочным органам дела в отношении любого лица, обвиняемого в совершении акта незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

6. *призывает* Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по борьбе с незаконным захватом воздушных судов и другими незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, путем заключения соответствующих соглашений о борьбе с такими актами, предусматривающих выдачу виновных или передачу дел компетентным полномочным органам с целью судебного преследования лиц, совершающих подобные акты;

7. *призывает* Договаривающиеся государства продолжать оказывать содействие в расследовании таких актов, а также в задержании и судебном преследовании лиц, ответственных за их совершение.

#### ДОБАВЛЕНИЕ С

##### Действия государств

a) *Принятие национального законодательства и двусторонние соглашения*

*Ассамблея,*

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

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

2. *призывает* Договаривающиеся государства принять надлежащие меры, касающиеся выдачи или уголовного преследования лиц, совершающих акты незаконного захвата воздушных судов или незаконные акты, направленные против гражданской авиации, путем принятия для этой цели соответствующих законодательных или договорных положений или усиления существующих мер по выдаче лиц, совершающих преступные нападения на международную гражданскую авиацию.

*b) Информация, представляемая Совету*

*Ассамблея*

1. *напоминает* государствам-участникам об их обязательствах в соответствии со статьей 11 Гаагской конвенции и статьей 13 Монреальской конвенции сообщать Совету после случаев незаконного вмешательства всю соответствующую информацию, требуемую этими статьями;

2. *порукает* Генеральному секретарю в течение разумного периода времени после даты конкретного случая незаконного вмешательства обращаться к соответствующим государствам-участникам с просьбой о направлении в Совет в рамках своего национального законодательства всей соответствующей информации о таком случае, требуемой этими статьями, включая, в частности, информацию, относящуюся к выдаче или другим процессуальным действиям.

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Технические меры по обеспечению безопасности

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что безопасность народов мира, пользующихся благами международной гражданской авиации, требует постоянной бдительности, а также разработки и претворения в жизнь позитивных защитных мер со стороны Организации и Договаривающихся государств,

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

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

*принимая во внимание,* что безопасность лиц и имущества, находящихся в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, требует постоянной бдительности, а также разработки и претворения в жизнь позитивных защитных мер со стороны Международной организации гражданской авиации и всех государств в целях предотвращения незаконных актов насилия в таких аэропортах и борьбы с ними,

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

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

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

3. *настоятельно призывает* все государства, на индивидуальной основе и в рамках сотрудничества с другими государствами, принять все возможные меры для борьбы с актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию, в частности такие меры, которые требуются или рекомендуются Приложением 17 к *Конвенции о международной гражданской авиации*;

4. *призывает* Договаривающиеся государства активизировать свои усилия по внедрению существующих Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил, касающихся авиационной безопасности, и контролю за их соблюдением и принимать все необходимые меры для предотвращения актов незаконного вмешательства, направленных против международной гражданской авиации;

5. *далее призывает* Договаривающиеся государства, в рамках осуществления их суверенитета, в значительной степени расширить сотрудничество и координацию действий в целях повышения эффективности такого внедрения;

6. *просит* Совет сделать в отношении технических аспектов авиационной безопасности все необходимое, чтобы:

- a) положения Приложения 17 и Приложения 9 "*Упрощение формальностей*" были взаимно совместимыми и дополняли друг друга, не ставя под угрозу эффективность мер безопасности;



- b) когда это считается необходимым, в повестку дня соответствующих совещаний ИКАО включались пункты, касающиеся авиационной безопасности применительно к тематике таких совещаний;
- c) региональные семинары по безопасности авиации созывались ИКАО после проведения консультаций с соответствующими государствами или по их просьбе;
- d) продолжить разработку учебной программы ИКАО по авиационной безопасности, включающей комплекты учебно-методических разработок по авиационной безопасности (КУРАБ) для использования государствами;
- e) ИКАО, действуя совместно с государствами – донорами механизма, взяла на себя роль координатора деятельности учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в целях поддержания учебных стандартов и обеспечения надлежащего уровня сотрудничества;

7. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства, которые еще не сделали этого, претворить в жизнь Стандарты, Рекомендуемую практику и Правила, касающиеся мер авиационной безопасности, и уделять соответствующее внимание инструктивному материалу, содержащемуся в *Руководстве по безопасности ИКАО*;

8. *порукает* Генеральному секретарю и впредь обновлять и изменять через соответствующие промежутки времени *Руководство по безопасности*, имеющее целью помочь Договаривающимся государствам в претворении в жизнь требований и процедур, касающихся безопасности гражданской авиации.

## ДОБАВЛЕНИЕ E

### Действия государств в ходе акта незаконного захвата воздушного судна

*Ассамблея,*

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

*принимая во внимание,* что Совет принимает Стандарты и Рекомендуемую практику по авиационной безопасности в соответствии с политикой ИКАО,

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

*принимая во внимание,* что безопасность пассажиров и экипажа воздушного судна, подвергшегося акту незаконного захвата, также может быть поставлена под дополнительную угрозу, если воздушному судну, по-прежнему остающемуся захваченным, будет разрешено выполнить взлет,

1. *ссылается* в этом отношении на соответствующие положения Чикагской, Токийской и Гаагской конвенций;

2. *рекомендует,* чтобы государства учитывали упомянутые выше соображения при выработке своей политики и планов действий на случай актов незаконного захвата воздушных судов;

3. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства принимать меры помощи воздушному судну, подвергнутому акту незаконного захвата, включая предоставление аэронавигационных средств, средств обслуживания воздушного движения и разрешения на посадку;

4. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства обеспечивать, чтобы воздушное судно, подвергнутое акту незаконного захвата и совершившее посадку на его территории, задерживалось на земле, если только его вылет не диктуется важнейшей обязанностью защиты людей;

5. *признает* важность проведения консультаций между государством, где подвергнутое акту незаконного захвата воздушное судно совершило посадку, и государством эксплуатанта данного воздушного судна, а также уведомления государством, где воздушное судно совершило посадку, государств предполагаемого или объявленного назначения;

6. *настоятельно призывает* Договаривающиеся государства сотрудничать в целях проведения совместных ответных действий в связи с актом незаконного вмешательства, а также использовать, при необходимости, опыт и возможности государства эксплуатанта, государства-изготовителя и государства регистрации воздушного судна, которое подверглось акту незаконного вмешательства, при проведении на своей территории мероприятий по освобождению пассажиров и членов экипажа данного воздушного судна.

## ДОБАВЛЕНИЕ F

### Помощь государствам в осуществлении технических мер по защите международной гражданской авиации

*Ассамблея,*

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

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

*принимая во внимание*, что безопасность воздушного движения имеет существенное значение для всех Договаривающихся государств в плане обеспечения нормального функционирования их авиакомпаний во всем мире,

1. *предлагает* развитым странам оказывать помощь странам, которые не могут выполнить программ предлагаемых технических мер по защите воздушных судов на земле и, в частности, по обслуживанию пассажиров и обработке багажа, почты и груза;

2. *предлагает* Договаривающимся государствам иметь в виду возможности, предлагаемые в рамках механизма для эффективного выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), содержащихся в Приложении 17, Программой развития Организации Объединенных Наций и в рамках технического сотрудничества между развивающимися странами для удовлетворения их потребностей в области технической помощи, вызванных необходимостью обеспечения защиты международной гражданской авиации;

3. *настоятельно рекомендует* всем государствам, которые располагают такими возможностями, увеличить техническую, финансовую и материальную помощь странам, нуждающимся в такой помощи для повышения авиационной безопасности, в рамках двусторонних и многосторонних действий, в частности по линии разработанного ИКАО механизма для эффективного выполнения Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), содержащихся в Приложении 17;

4. *настоятельно рекомендует* всем Договаривающимся государствам использовать деятельность утвержденных ИКАО учебных центров по авиационной безопасности (УЦАБ) в целях усовершенствования стандартов в области обучения;

5. *настоятельно рекомендует* международному сообществу рассмотреть вопрос о расширении помощи государствам и усилении сотрудничества между ними для того, чтобы иметь возможность воспользоваться результатами достижения целей и задач *Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ*, в частности в рамках деятельности Международной технической комиссии по взрывчатым веществам (МТКВВ).

## ДОБАВЛЕНИЕ G

### Действия Совета в отношении многостороннего и двустороннего сотрудничества в различных регионах мира

*Ассамблея,*

*принимая во внимание*, что права и обязанности государств в соответствии с международными конвенциями по авиационной безопасности и в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой, принятыми Советом ИКАО по авиационной безопасности, могли бы дополнить и усилить двустороннее сотрудничество между государствами,

*принимая во внимание*, что двусторонние соглашения о воздушном сообщении представляют собой основную юридическую основу для международной перевозки пассажиров, багажа, грузов и почты,

*принимая во внимание*, что положения по авиационной безопасности должны составлять неотъемлемую часть двусторонних соглашений о воздушном сообщении,

*принимая во внимание*, что Приложение 17 к *Конвенции о международной гражданской авиации* содержит рекомендацию относительно того, чтобы каждое Договаривающееся государство включало в свои двусторонние соглашения о воздушных перевозках статью, касающуюся авиационной безопасности,

1. *отмечает* с удовлетворением широкую поддержку государствами типовой статьи по авиационной безопасности, разработанной Советом и приложенной к резолюции Совета от 25 июня 1986 года;

2. *отмечает* с удовлетворением широкую поддержку государствами принятого Советом 30 июня 1989 года типового соглашения о двустороннем или региональном сотрудничестве в области авиационной безопасности;

3. *настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства включать в свои двусторонние соглашения о воздушном сообщении статью по авиационной безопасности, учитывая типовую статью, принятую Советом 25 июня 1986 года;

4. *рекомендует* Договаривающимся государствам учитывать типовое соглашение, принятое Советом 30 июня 1989 года;

5. *рекомендует* Совету и впредь:
- обобщать имеющийся опыт сотрудничества государств по борьбе с актами незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации;
  - анализировать положение в области борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации в различных регионах мира;
  - подготавливать рекомендации об усилении мер по борьбе с такими актами незаконного вмешательства.

## ДОБАВЛЕНИЕ Н

### Сотрудничество с международными организациями в области обеспечения авиационной безопасности

*Ассамблея*

*предлагает* Международной организации уголовной полиции (ИКПО/ИНТЕРПОЛ), Всемирному почтовому союзу (ВПС), Международной ассоциации воздушного транспорта (ИАТА), Международному совету аэропортов (МСА) и Международной федерации ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) продолжать сотрудничество с ИКАО в максимально возможных масштабах для защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

#### **A27-9. Акты незаконного вмешательства, направленные на уничтожение гражданских воздушных судов в полете**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание* недавние акты незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации, в результате которых погибло много ни в чем не повинных людей и были уничтожены гражданские воздушные суда, и выражая свое глубочайшее сочувствие семьям всех погибших в результате этих преступных актов,

*отмечая* с негодованием повторяющиеся акты незаконного вмешательства, направленные на полное уничтожение гражданских воздушных судов в полете вместе со всеми находящимися на борту лицами,

*признавая,* что все акты незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации являются тяжким преступлением и нарушением норм международного права,

*напоминая* о своих резолюциях A17-1 и A27-7,

*принимая во внимание* резолюцию 635 Совета Безопасности Организации Объединенных Наций,

1. *решиительно осуждает* все недавние преступные акты уничтожения гражданских воздушных судов в полете;

2. *настоятельно рекомендует* государствам-членам активизировать свои усилия по внедрению в полном объеме разработанных ИКАО Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил, касающихся авиационной безопасности, и по принятию любых приемлемых дополнительных мер безопасности в тех случаях, когда это оправдано возрастанием степени угрозы;

3. *предлагает* государствам-членам, располагающим такими возможностями, увеличивать техническую, финансовую и материальную помощь государствам, которым она необходима для обеспечения повсеместного применения указанных положений;

4. *настоятельно предлагает* государствам-членам ускорить проведение научно-исследовательских разработок в области обнаружения взрывчатых веществ и создания оборудования для обеспечения безопасности, имея в виду их скорейшее широкое применение, и активно участвовать в создании международного режима маркировки взрывчатых веществ в целях их обнаружения;

5. *порукает* Совету принять необходимые меры для безотлагательного возобновления после окончания настоящей Ассамблеи деятельности Совета и его вспомогательных органов, направленной на скорейшую реализацию в полном объеме программы, принятой Советом в его резолюции от 16 февраля 1989 года, и предпринять любые другие действия, которые он сочтет необходимыми.

### ПРОЧИЕ ВОПРОСЫ, ОТНОСЯЩИЕСЯ К НЕЗАКОННОМУ ВМЕШАТЕЛЬСТВУ

#### **A32-23. Регулирование экспорта ПЗС**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что распространение переносных зенитных систем (ПЗС) создает серьезную опасность актов терроризма против гражданской авиации,

*принимая во внимание,* что для уменьшения угрозы, связанной с использованием ПЗС террористами и другими не имеющими на то права лицами, требуются согласованные усилия и ответственная политика всех правительств,

1. *призывает* все Договаривающиеся государства работать над уменьшением угрозы для гражданской авиации, связанной с использованием переносных зенитных систем (ПЗС) террористами и другими не имеющими на то права лицами;

2. *просит* все Договаривающиеся государства проводить ответственную политику в области регулирования экспорта.

**A20-1. Насильственное изменение курса и захват израильскими военно-воздушными силами ливанского гражданского воздушного судна**

**A22-5. Акт диверсии и разрушение кубинского гражданского воздушного судна, выполнявшего регулярный рейс в районе Карибского моря, в результате которого погибло 73 человека – пассажиры и экипаж**

## ЧАСТЬ VIII. ОРГАНИЗАЦИЯ И ПЕРСОНАЛ

### ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ВОПРОСЫ

#### A31-2. Повышение эффективности ИКАО

A32-1. Повышение эффективности ИКАО (меры по дальнейшему улучшению положения в течение трехлетнего периода 1999–2001 гг. и в последующие годы)

A33-3. Повышение эффективности ИКАО (для решения новых проблем)

A22-7. Статут Объединенной инспекционной группы

### ОБЩАЯ КАДРОВАЯ ПОЛИТИКА

#### A1-51. Кадровая политика

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что Ассамблея рассмотрела решения, принятые Временным советом в отношении определения и разработки политики и положений, регулирующих условия службы персонала Временной организации,

*принимая во внимание*, что Совету необходимо определить условия службы персонала Постоянной организации,

*принимая во внимание*, что Ассамблея отмечает, что у Временной организации не было возможности достичь при назначении на должности в Секретариате в желательной степени интернационализма,

*соответственно*

1. *одобряет* в принципе кадровую политику и положения, разработанные Временным советом, и их сохранение впредь до изменения решением Совета;

2. *постановляет*, что постоянную кадровую политику и положения, регулирующие условия служб, следует разрабатывать на основе временных правил, с учетом рекомендаций по этому вопросу, содержащихся в докладе Комиссии 5 (Дос 4383 A1-AD/29);

3. *порукает* Совету установить процедуры, в соответствии с которыми специально подготовленный персонал может откомандировываться Договаривающимися государствами на работу в Секретариат, когда такая политика наилучшим образом отвечает интересам Организации.

A21-12. Комиссия по международной гражданской службе

A2-27. Привилегии и иммунитеты ИКАО

### НАБОР И УКОМПЛЕКТОВАНИЕ ШТАТОВ

#### A4-31. Национальное распределение в Секретариате

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что Ассамблея в соответствии со статьей 58 Конвенции может устанавливать правила, в соответствии с которыми Совет определяет порядок назначения и освобождения от должности Генерального секретаря и другого персонала Организации,

*принимая во внимание*, что принципы, содержащиеся в Кодексе службы ИКАО (Часть 1. Общая политика, А. Политика набора персонала), включают положение о том, что найм на работу должен осуществляться на возможно более широкой географической основе и должен быть, насколько это целесообразно, направлен на достижение равномерного распределения должностей среди граждан Договаривающихся государств во всем Секретариате,

*принимая во внимание*, что из доклада Совета Ассамблее (Дос 6980, A4-AD/1) очевидно, что до настоящего времени не было возможности достичь полного выполнения этих принципов и что нанятый на международной основе персонал в значительной части принадлежит к группе государств, использующих общий язык и родственных в историческом и политическом отношении,

*порукает*

Совету без ущерба для эффективности или исключительной ответственности, которая ложится на Генерального секретаря, принимать соответствующие меры для обеспечения равномерного распределения должностей среди граждан Договаривающихся государств в штате Организации.

**A14-6. Соблюдение принципа справедливого географического представительства на должностях в Секретариате ИКАО и региональных бюро**

Ассамблея,

принимая во внимание, что в статье 58 Чикагской конвенции предусматривается, что с учетом любых правил, установленных Ассамблеей, Совет определяет порядок назначения на должность сотрудников Организации,

принимая во внимание, что в настоящее время Совет изучает структуру Секретариата, политику набора персонала и условия службы,

принимая во внимание, что основная нагрузка по руководству и администрации в Секретариате ИКАО до настоящего времени ложилась на персонал, нанятый из наиболее развитых Договаривающихся государств,

принимая во внимание, что другие менее развитые Договаривающиеся государства могут вскоре иметь в большем количестве персонал, подходящий для найма на всех уровнях,

принимая во внимание, что чрезвычайно желательно, чтобы персонал из возможно большего числа этих государств принимал участие в работе Секретариата ИКАО,

постановляет, что:

1. при найме сотрудников или возобновлении контрактов следует учитывать принцип справедливого географического распределения наряду со всеми другими соответствующими факторами;

2. за исключением персонала категории общего обслуживания и службы переводов, Совет проводит политику набора, которая бы обеспечила большее количество краткосрочных контрактов первоначально продолжительностью не более трех лет с возможностью продления их время от времени на последующие периоды, не превышающие трех лет в каждом случае такого продления;

3. в случае, когда желательно нанять лицо, находящееся на правительственной службе Договаривающегося государства, Генеральный секретарь предпринимает все практические шаги для получения согласия и помощи этого государства и, если необходимо, его рекомендации относительно соответствия лица данной должности.

**A24-20. Соблюдение и выполнение принципа справедливого географического представительства на должностях в Секретариате ИКАО**

Ассамблея,

действуя в соответствии с резолюцией Ассамблеи A14-6, и в частности ее пунктом 2, касающимся прин-

ципа справедливого географического представительства на постах Секретариата ИКАО,

учитывая, что в высшей степени желательно соблюдать этот принцип, а также другие критерии при наборе персонала и продлении контрактов сотрудников,

признавая стремление Договаривающихся государств к достижению лучшего понимания и сотрудничества путем дальнейшего развития международного характера Организации,

вновь подтверждая общую заинтересованность Договаривающихся государств в поддержании высокого уровня технической квалификации и эффективности,

1. постановляет, что Совету следует на первоочередной основе:

- a) принять меры к обеспечению более справедливого географического распределения постов в Секретариате ИКАО с тем, чтобы различные регионы мира могли, по мере возможности, получить должное представительство;
- b) установить политику в области набора кадров, включая политику в отношении подбора, продвижения по службе, возобновления контрактов, продления срока действия контрактов, срока службы, прекращения действия назначений, а также смежных вопросов, для обеспечения принципа сбалансированного представительства граждан всех Договаривающихся государств регионов;
- c) рассмотреть существующую практику назначений и продвижения по службе и принять принципы, политику и методы, регулирующие назначение, прекращение действия назначений, продвижение по службе, продление срока службы, возобновление и продление срока действия контрактов в отношении ключевых постов в Секретариате;
- d) принять новые меры для эффективного и своевременного осуществления политики, методов и процедур, установленных в соответствии с подпунктами a), b), и c) выше;
- e) представить сессии Ассамблеи в 1986 году доклад о мерах, принятых во исполнение настоящей резолюции, на основе ежегодного доклада о ходе работы, представленного ему Генеральным секретарем;

2. предлагает Договаривающимся государствам поощрять подготовленных кандидатов к подаче заявлений на вакантные должности в штате категории специалистов.

**A33-14, добавление U. Технический секретариат Штаб-квартиры и региональных бюро**

**A1-51, пункт 3. Откомандирование****НАЗНАЧЕНИЕ И ПРОДВИЖЕНИЕ ПО СЛУЖБЕ****A1-8. Назначение и продвижение по службе в ИКАО**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что статья 58 Конвенции о международной гражданской авиации предусматривает, что с учетом любых правил, установленных Ассамблеей ИКАО, и положений Конвенции Совет ИКАО определяет порядок назначения и освобождения от должности, подготовку, оклады, пособия и условия службы Генерального секретаря и другого персонала Организации и может нанимать на работу граждан любого Договаривающегося государства или пользоваться их услугами,

*принимая во внимание,* что настоящая Ассамблея считает желательным более четко определить порядок назначения и продвижения по службе сотрудников ИКАО,

*принимая во внимание,* что процедура, принятая Временным советом ПИКАО, в соответствии с которой были созданы советы по назначениям и продвижению по службе для рассмотрения квалификации кандидатов и представления рекомендаций в отношении назначения или продвижения по службе,

*соответственно постановляет:*

- a) что назначение и продвижение по службе всех сотрудников Организации, кроме Генерального секретаря, осуществляется Генеральным секретарем после рассмотрения рекомендаций советов по назначениям и продвижению по службе, которые создаются для этого Советом и состоят из сотрудников Секретариата, которые назначаются Советом и функционируют в соответствии с правилами процедуры, установленными Советом;
- b) что назначения и продвижение на такие высшие должности, по которым Совет принимает решение, подлежат утверждению Президентом Совета.

**РАЗНОЕ****A3-9. Фонд обеспечения персонала и пенсионный план**

*Третья Ассамблея:*

5. *постановляет* облечь Совет полномочиями выбирать членов Комитета по пенсионному фонду персонала ИКАО от имени Ассамблеи в соответствии со статьей 21 Положений о пенсионном фонде персонала ООН и определять количество членов в составе этого Комитета.

**A1-14, пункт 5. Ознакомительная программа ИКАО**

## ЧАСТЬ IX. ЯЗЫКИ И АДМИНИСТРАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

### ЯЗЫКИ

#### **A31-17. Уровень обслуживания, предоставляемого на рабочих языках ИКАО**

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что предоставление и введение адекватных уровней обслуживания на рабочих языках ИКАО согласно соответствующим резолюциям и решениям Ассамблеи чрезвычайно важно для глобального распространения документации ИКАО, в частности Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS), и надлежащего функционирования Организации и ее постоянных органов,

*принимая во внимание*, что необходимо поддерживать достигнутые к настоящему времени паритет и качество переводческого обслуживания, предоставляемого на всех рабочих языках Организации,

1. *вновь подтверждает* ранее принятые резолюции, касающиеся усиления использования рабочих языков ИКАО;
2. *постановляет*, что обеспечение паритета в части уровня и качества обслуживания на всех рабочих языках ИКАО должно быть постоянной задачей Организации;
3. *постановляет*, что введение какого-либо нового языка не должно влиять на качество обслуживания на других рабочих языках Организации;
4. *постановляет*, что Совет должен и впредь держать на контроле и рассматривать вопрос о службе перевода;
5. *порукает* Совету представить доклад на следующей очередной сессии Ассамблеи в 1998 году.

#### **A22-30. Рассмотрение всех аспектов обеспечения переводов**

Ассамблея,

*принимая во внимание* необходимость обеспечения эффективности работы ИКАО по всем вопросам, связанным с международной гражданской авиацией,

*принимая во внимание* высказанные в Исполнительном комитете замечания, которые касаются выводов Объединенной инспекционной группы, содержащихся в докладе № LIU/REP/77/5 (июль 1977 года), в отношении увеличения стоимости обеспечения переводов и все увеличивающегося бремени обеспечения переводов для бюджетов ИКАО,

*рекомендует*, чтобы Совет:

1. уделял постоянное внимание всем аспектам обеспечения переводов в ИКАО;
2. рассматривал, на основе консультаций с государствами, и вносил предложения в отношении способов, благодаря которым на бюджет ИКАО не влиял бы рост расходов на обеспечение переводов;

#### **A22-29. Использование языков в Аэронавигационной комиссии**

Ассамблея,

*принимая во внимание*, что Ассамблея на своей 21-й сессии поручила Совету изучить все финансовые аспекты, связанные с обеспечением переводов в ИКАО и, в частности, с введением дополнительных рабочих языков,

*принимая во внимание*, что Совет изучил этот вопрос на 83, 84 и 90-й сессиях и что в рабочем документе WP/17 он представил всеобъемлющее исследование использования языков как в ИКАО, так и в Организации Объединенных Наций и ее специализированных учреждениях, а также исследование функциональных и финансовых последствий применения принципа многоязычия,

*принимая во внимание*, что в соответствии с правилом 23 Правил процедуры Аэронавигационной комиссии "обсуждения в Комиссии и составление ее документации осуществляются на тех языках, которые были определены в соответствии с решением, принятым Советом",

*принимая во внимание*, что в то время как обсуждения в Аэронавигационной комиссии обеспечиваются синхронным переводом на четырех языках Организации, документация Комиссии подготавливается и распространяется только на одном из четырех языков, на английском,

*принимая во внимание*, что в соответствии с правилами 64 и 65 Постоянных правил процедуры Ассамблеи



ИКАО вся подготовительная документация, а также рекомендации, резолюции и решения Ассамблеи подготавливаются и распространяются на русском, английском, испанском и французском языках, а "речи, произносимые на любом из четырех языков, переводятся на три другие языка"; что то же самое касается Совета в соответствии с правилами 56 и 57 Правил процедуры Совета; что Совет также решил в связи с применением правила 38 Правил процедуры его постоянных комитетов, что в соответствии с правилом 44 Правил процедуры Юридического комитета документация этого комитета подготавливается и распространяется на этих же языках,

*принимая во внимание* также, что в соответствии со статьей 51 Правил процедуры Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций официальные языки и рабочие языки Генеральной Ассамблеи также используются в ее комиссиях и подкомиссиях; что на это правило постоянно ссылаются в правилах конференций, созываемых под эгидой Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание*, что это правило применяется во всех специализированных учреждениях и что, как видно из добавления С к рабочему документу WP/17, отсутствие обеспечения перевода документации Аэронавигационной комиссии является единственным исключением в системе Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание*, что такая практика является вредной не только для работы членов Комиссии, но и для национальных администраций, заинтересованных в ее работе, и что изменение этой ситуации дало бы возможность государствам принимать более активное участие в одном из важных видов деятельности ИКАО,

*принимая во внимание*, что представляется необходимым и практически возможным пересмотреть такое положение, в то же время сохраняя сбалансированный бюджет ИКАО и ограничивая расходы, необходимые для осуществления этого, разумными пределами,

*принимая во внимание*, что в связи с этим необходимо, чтобы положения, которые будут предусмотрены для этого пересмотра, постепенно выполнялись,

1. *принимает решение* в принципе о подготовке и распространении рабочих документов Аэронавигационной комиссии на четырех рабочих языках Организации;

2. *порукает Совету*, в соответствии с его обязанностями согласно правилу 23 Правил процедуры Аэронавигационной комиссии, следить за ходом выполнения этого решения, прилагая все усилия к тому, чтобы сохранять и, по возможности, повышать эффективность работы Комиссии.

**A16-16. Французский и испанский тексты Конвенции**

**A22-2. Поправка, касающаяся аутентичного русского текста Конвенции**

**Решение A21. Использование арабского языка в ограниченных масштабах**

(см. Doc 9113, A21-EX, с. 52, пункт 44:5)

**Решение A23. Использование арабского языка на сессиях Ассамблеи**

(см. Doc 9311, A23-EX, т. 1, с. 18, пункт 7:29)

**Решение A26. Расширение использования арабского перевода в ИКАО**

(см. Doc 9489, A26-EX, с. 25, пункт 7:40)

**A29-21. Усиление использования арабского языка в ИКАО**

*Ассамблея,*

*ссылаясь* на решения 21, 24, 26 и 27-й сессий о принятии арабского языка и расширении его использования в ИКАО,

*отмечая*, что несколько арабских государств внесли добровольные взносы на усиление использования арабского языка в Организации,

*отмечая* стремление арабоязычных и заинтересованных государств расширить использование арабского языка во всех сферах деятельности ИКАО, включая Совет,

1. *просит* Совет и Генерального секретаря принять необходимые меры по расширению обслуживания синхронным и письменным переводом на арабском языке, в том числе в Совете, начиная с 1 января 1993 года;

2. *просит* Совет внимательно следить за реализацией этих мер в целях обеспечения использования арабского языка в ИКАО на уровне, аналогичном использованию других языков в Организации, к концу 1998 года;

3. *просит* Совет представить доклад о ходе выполнения настоящей резолюции на следующей очередной сессии Ассамблеи ИКАО.

**Решение A22. Введение китайского языка в ИКАО**

(см. Doc 9210, A22-EX, с. 51, пункты 17:1 и 17:2)

**A31-16. Усиление использования китайского языка в ИКАО**

*Ассамблея,*

*ссылаясь* на решения 22-й сессии Ассамблеи и 140-й сессии Совета о принятии китайского языка и расширении его использования в ИКАО,

*отмечая,* что использование китайского языка ограничивается лишь синхронным переводом на сессиях Ассамблеи и Совета,

*отмечая,* что Китайская Народная Республика делала добровольные взносы, направленные на усиление использования китайского языка в Организации,

*отмечая* важность расширения использования китайского языка во всех сферах деятельности ИКАО,

1. *просит* Совет и Генерального секретаря как можно скорее принять необходимые меры по расширению обслуживания синхронным и письменным переводом на китайском языке;

2. *просит* Совет внимательно следить за реализацией этих мер в целях обеспечения использования китайского языка в ИКАО на уровне, аналогичном использованию других языков в Организации, к концу 2001 года в рамках ресурсов Организации;

3. *просит* Генерального секретаря подготовить аутентичный текст Чикагской конвенции на китайском языке для принятия его на международной конференции в ходе следующей сессии Ассамблеи;

4. *просит* Совет представить доклад о ходе выполнения настоящей резолюции на следующей очередной сессии Ассамблеи ИКАО.

**A32-2. Поправка к Конвенции о международной гражданской авиации, касающаяся аутентичного китайского текста Конвенции****A32-3. Ратификация Протокола, изменяющего заключительное положение Конвенции о международной гражданской авиации****АДМИНИСТРАТИВНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ****A31-1. Официальная эмблема и печать ИКАО****A33-14, добавление D. Применение Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS)****A33-14, добавление E. Технические руководства и циркуляры ИКАО****A1-54. Издания ИКАО**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что для достижения целей Организации необходимо представлять Договаривающимся государствам в соответственно изданной форме результаты работы Организации и информацию относительно ее деятельности,

*принимая во внимание,* что в отношении таких издаваемых материалов Ассамблея заинтересована в том, чтобы сократить сроки издания и распространения, избежать дублирования содержания и свести до минимума расходы,

*соответственно постановляет,* что:

1. Организация будет в пределах бюджетных ассигнований на финансовый год регулярно издавать ежемесячный бюллетень, протоколы, стандарты, региональные руководства, многоязычные глоссарии и другие такие материалы, которые Совет по рекомендации Комитета по публикациям может считать необходимыми для выполнения задач, стоящих перед Организацией;

2. Совет устанавливает правила, регулирующие все этапы подготовки и распространения издаваемых материалов; такие правила будут определять взаимоотношения между соответствующими постоянными комитетами Совета и главным издательским органом Секретариата, несущим полную ответственность за координацию всех аспектов программы изданий;

3. Генеральный секретарь представляет Совету рекомендации для руководства при установлении таких правил, в частности, в отношении формата, оформления, объема и метода репродуцирования изданий, должным образом учитывая потребности пользующихся ими и значительную экономию, которую можно осуществить путем использования офсетной печати, установления системы постоянных заказов покупателей с целью уменьшения потерь путем местного репродуцирования некоторых изданий за пределами Канады, подготовки и широкой продажи полного индекса изданий ИКАО, установления единообразия в политике цен и назначения агентств в различных частях света для продажи изданий ИКАО.

**A24-21. Публикация и распространение документации**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что в соответствии с резолюцией A1-54 Ассамблея с первых дней существования Организации выражала свою заинтересованность в сокраще-

нии сроков издания и распространения публикаций и документации,

*имея в виду* необходимость осуществлять экономию и добиваться эффективности в работе Организации, распространении документации и проведении совещаний,

*учитывая* существующие правила и соглашения ИКАО, касающиеся рабочих языков,

*принимая во внимание*, что чрезвычайно важно действительно признать одинаковое значение принятых рабочих языков для публикаций и документации во всех областях и аспектах деятельности Организации,

*принимая во внимание*, что уже имеются другие резолюции Ассамблеи, предусматривающие использование языков в Аэронавигационной комиссии для безоговорочного признания принципа равенства,

*принимая во внимание*, что все государства должны иметь справедливые и равные возможности ознакомления с документацией, выпускаемой Организацией на различных принятых рабочих языках,

1. *принимает* основополагающий принцип одновременного распространения публикаций и документации Организации на всех рабочих языках ИКАО в соответствии с условиями, определяемыми Ассамблеей и Советом;

2. *порукает Совету*:

- a) в тесном контакте с Генеральным секретарем применять вышеупомянутый принцип одновременного распределения документов на принятых языках и пристально следить за его соблюдением;
- b) информировать последующие сессии Ассамблеи по вопросу эффективности и полного применения вышеупомянутого принципа;

3. *предлагает* Договаривающимся государствам сотрудничать с Организацией в достижении целей настоящей резолюции.

**A11-16. Эффективность подготовки и проведения совещаний**

**A16-13. Сроки созыва и место проведения очередных сессий Ассамблеи**

**A3-5. Рассылка документации к совещаниям ИКАО**

*Третья Ассамблея постановляет:*

2. что Совет, насколько это практически возможно, придерживается существующей практики рассылки основной вспомогательной документации\* по повестке дня совещаний по крайней мере за 90 дней до открытия совещания.

**A33-14, добавление В. Аэронавигационные совещания всемирного масштаба**

**A33-14, добавление L. Региональные аэронавигационные совещания (RAN)**

\* "Основная вспомогательная документация" означает обзор Секретариатом проблемы плюс любой относящийся к данному вопросу материал, достаточно важный для включения в обзор Секретариата. Любая последующая документация, например замечания Договаривающихся государств по повестке дня, должна распространяться как можно быстрее.

## ЧАСТЬ X. ФИНАНСЫ

### ФИНАНСОВЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

**Резолюции A12-35, A14-54, A14-55, A18-27, A21-35 и A24-29**

*Примечание. Эти резолюции, которые определяют текст Финансовых положений и поправки к ним, не были воспроизведены в этом издании. Существующий вариант Финансовых положений содержится в Doc 7515/11.*

#### **A32-29. Изменение Финансовых положений**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание, что Совет отметил необходимость установления, насколько это практически осуществимо, контрольного срока выполнения каждого элемента и каждой задачи программы в бюджетном процессе,*

*принимая во внимание, что Совет отметил трудности при осуществлении всей программы работы, вызванные ограничениями в использовании финансовых средств, содержащимися в Финансовых положениях,*

*принимая во внимание, что Совет рекомендует Ассамблее расширить сферу применения излишка разных поступлений, с тем чтобы он мог использоваться для новых и непредусмотренных проектов, связанных с обеспечением безопасности полетов и/или повышением эффективности выполнения программ ИКАО,*

*постановляет*

1. подтвердить нижеуказанные поправки к финансовым положениям 4.4 и 5.6, вступившие в силу 1 мая и 25 июня 1998 года соответственно;

#### **Статья IV Бюджет**

...

4.4 Бюджет по программам Генерального секретаря, включающий программу работы и бюджетную смету, подразделяется на основные программы, программы, разделы программ и элементы программ с указанием очередности против каждого элемента программы. Каждый

элемент программы в бюджете по программам содержит, насколько это практически осуществимо, указание контрольных сроков выполнения задачи или задач.

...

#### **Статья V Ассигнования**

...

5.6 В пределах до 10% от ассигнований по каждой основной программе Генеральный секретарь, а свыше этой доли Совет, независимо от своих полномочий производить переносы между основными программами в соответствии с положением 5.10, могут определять, что любой свободный от обязательств остаток ассигнований за любой финансовый год в течение периода между обычными трехгодовыми сессиями Ассамблеи должен быть перенесен на следующий год. Общая сумма связанных обязательств и перенесенных ассигнований не должна превышать общие санкционированные ассигнования плюс суммы, перенесенные с предыдущего года. Любой остаток свободных от обязательств ассигнований аннулируется;

...

2. внести нижеуказанную поправку в финансовое положение 5.2 с), со вступлением в силу 1 января 1998 года для применения на экспериментальной основе в течение трех лет;

#### **Статья V Ассигнования**

...

5.2 ...

с) независимо от пунктов а) и б) выше, до суммы, на которую фактические разные поступления за один или более финансовые годы, итоги которых еще не представлялись Ассамблее, превышают сметные суммы разных поступлений, взятых в расчет Ассамблеей при утверждении ассигнований на этот год или эти годы, чтобы покрыть:

и) расходы, которые непосредственно связаны с источниками таких дополнительных разных поступлений;

- ii) расходы на новые и непредусмотренные проекты, связанные с обеспечением безопасности полетов, и/или повышением эффективности выполнения программ ИКАО.

...

3. поручить Совету доложить об опыте применения финансового положения 5.2 на следующей очередной сессии Ассамблеи.

#### **A33-29. Изменение Финансовых положений**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что Совет провел принципиальное рассмотрение Финансовых положений и внес в них поправки с целью повысить эффективность и действенность Организации, о которых докладывается Ассамблее,

*принимая во внимание,* что Совет доложил Ассамблее об опыте применения на экспериментальной основе в течение трех лет финансового положения 5.2, измененного резолюцией A32-29 Ассамблеи,

*принимая во внимание,* что с учетом накопленного опыта Совет считает целесообразным внести дополнительные изменения в положение 5.2 статьи V и рекомендует Ассамблее утвердить предлагаемые Советом поправки,

*принимая во внимание,* что Ассамблея приняла к сведению поправки к статьям IV, V, VII, IX, XI, XIII Финансовых положений и к приложению к Финансовым положениям,

*постановляет:*

1. подтвердить приведенные ниже поправки:

#### **Статья IV\* Бюджет**

...

- 4.7 Вместе со сметой Совет направляет:

...

- c) проект резолюции по бюджету на каждый финансовый год, одобренный Советом и рекомендованный для принятия Ассамблеей; в такой резолюции указываются по основным программам ассигнования, необходимые на соответствующий финансовый год. Общий объем необходимых ассигнований по всем основным программам на каждый финансовый год рассматривается как общие санкционированные ассигнования. В проекте резолюции по бюджету также указывается, каким образом предполагается финансировать общие санкционирован-

ные ассигнования на каждый финансовый год, а также другая соответствующая информация;

...

#### **Статья V\* Ассигнования**

...

5.10 Переносы из одной основной программы в другую могут осуществляться Генеральным секретарем в сумме, превышающей 10% от объема ассигнований на каждую основную программу, затрагиваемую переносом. Переносы из одной основной программы в сумму, превышающей эту долю, могут осуществляться Генеральным секретарем с предварительного одобрения Совета после получения рекомендации Финансового комитета. Доклад о таких переносах представляется Ассамблее.

5.11 Генеральный секретарь может перенести выполнение конкретных элементов раздела программы, запланированных на третий финансовый год трехлетнего периода, на первый финансовый год следующего трехлетнего периода. С санкции Совета та часть ассигнований, которая приходится на перенесенную таким образом деятельность, может быть использована в течение 12 мес после окончания финансового года, на который она была утверждена, и еще в течение 12 мес в том объеме, в каком это требуется для исполнения неоплаченных обязательств на предыдущие 12 мес.

...

#### **Статья VII Создание фондов и управление ими**

...

7.2 Генеральный секретарь может учреждать фонды или специальные счета для самофинансируемой деятельности (деятельность, при которой затраты покрываются за счет поступлений), управление которыми осуществляется в соответствии с настоящими Положениями, за исключением случаев, когда предусматривается иное. Любой излишек сохраняется для финансирования закупок, связанных с деятельностью, для которой учрежден фонд или счет, и может переноситься на следующий год. При наличии дефицита на конец финансового года этот дефицит переносится на следующий год и погашается за счет поступлений в этот период. Никакой дефицит не должен покрываться за счет бюджета Регулярной программы.

...

7.7 Генеральный секретарь уполномочен взимать сборы за обслуживание, предоставляемое Организацией. Такие сборы вместе с поступлениями от процентов на них или их инвестирования используются для возмещения, полностью

\* Поправки к положениям 4.7 и 5.10 вступают в силу 1 января 2002 года.

или частично, затрат, понесенных Организацией при предоставлении и обеспечении такого обслуживания.

...

### **Статья IX Техническое сотрудничество**

...

9.3 Административные и оперативные расходы по программам технического сотрудничества Организации покрываются организациями, правительствами и другими юридическими лицами, предоставляющими финансовые средства для технического сотрудничества. Размер административных сборов для проектов по линии Программы развития Организации Объединенных Наций (ПРООН) определяется по согласованию с ПРООН, а для всех других проектов размер административных сборов определяется на основе сметных затрат ИКАО в связи с осуществлением конкретного проекта.

...

9.5 Бюджетная смета АOSC после рассмотрения Комитетом по техническому сотрудничеству и Финансовым комитетом и одобрения Советом представляется вместе с бюджетом Регулярной программы Ассамблее. Ассамблея рассматривает и утверждает смету АOSC. Генеральный секретарь вносит такие коррективы в утвержденную смету, которые могут потребоваться в период действия соответствующего бюджета, для обеспечения в достаточном объеме административного и вспомогательного обслуживания программ Организации по техническому сотрудничеству в соответствии с требованиями настоящих Финансовых положений и в рамках сумм, предоставляемых Организацией для этих целей из внебюджетных источников, и отчитывается по ним перед Финансовым комитетом. Любая такая корректировка обычных административных и оперативных расходов за год, превышающая утвержденную Ассамблеей или ранее одобренную Советом сумму более чем на 10%, подлежит предварительному одобрению Советом.

...

### **Статья XI Внутренний контроль и внутренняя ревизия**

...

11.4 В отдельных случаях, когда первоначальная стоимость активов превышает 20 000 долл., Генеральный секретарь может с предварительного согласия Финансового комитета списывать со счетов убытки наличности, запасов и других материальных ценностей при условии, что отчет о состоянии всех таких счетов представляется ревизорам вместе с ежегодными счетами.

...

### **Статья XIII Внешняя ревизия**

13.1 При условии подтверждения Ассамблеей Совет назначает внешнего ревизора, который занимает должность генерального ревизора (или выполняет аналогичные функции) в одном из Договаривающихся государств, для проведения ежегодно и тогда, когда это может быть необходимо для специальных целей, независимой ревизии средств, активов и счетов Организации. Назначение производится на такой период, который определяется Советом и подтверждается Ассамблеей.

13.2 Если внешний ревизор перестает быть генеральным ревизором (или сотрудником, выполняющим аналогичные функции) в его/ее стране, его/ее пребывание в должности внешнего ревизора после этого прекращается и его/ее преемником на посту внешнего ревизора становится его/ее преемник в должности генерального ревизора при условии утверждения Советом. Внешний ревизор может быть отстранен от должности во время его/ее пребывания на этом посту только Ассамблеей.

13.3 Не позднее 15 мая после окончания финансового года или через 6 нед после представления финансовых ведомостей в соответствии с положением 12.4, в зависимости от того, что будет позднее, отчет внешнего ревизора Ассамблее о ежегодной ревизии направляется в Совет вместе с замечаниями по нему Генерального секретаря. Совет рассматривает замечания Генерального секретаря относительно действий, которые он намерен предпринять в связи с существенными рекомендациями в докладе внешнего ревизора. Совет представляет доклад внешнего ревизора, комментарии Генерального секретаря и свои замечания по нему Ассамблее на ее следующей сессии.

...

### **ПРИЛОЖЕНИЕ К ФИНАНСОВЫМ ПОЛОЖЕНИЯМ**

#### **Дополнительный круг полномочий, регулирующий внешнюю ревизию**

...

5. Внешний ревизор составляет и подписывает заключение о проверке финансовых отчетов Международной организации гражданской авиации. Заключение включает следующие основные элементы:

- a) номера ревизованных финансовых отчетов;
- b) ссылку на ответственность Генерального секретаря и ответственность внешнего ревизора;
- c) ссылку на применявшиеся при ревизии стандарты;
- d) описание выполненной работы;

- e) выражение в отношении финансовых отчетов мнения о том,
  - i) правильно ли они отражают финансовое положение по состоянию на конец периода и результаты операций за этот период;
  - ii) соблюдены ли при подготовке финансовых ведомостей установленные принципы бухгалтерского учета;
  - iii) применялись ли принципы бухгалтерского учета на той же основе, что и в предыдущий финансовый период;
- f) выражение мнения о соответствии финансовых операций Финансовым положениям и директивным указаниям;
- g) дату составления заключения;
- h) фамилию и должность внешнего ревизора;
- i) в случае необходимости, ссылку на доклад внешнего ревизора по финансовым отчетам.

...

2. Изменить финансовое положение 5.2 со вступлением в силу 1 января 2002 года, как показано ниже:

#### **Статья V Ассигнования**

...

5.2 Совет может в отношении определенного финансового года утвердить ассигнования сверх утвержденного Ассамблеей бюджета:

- a) до суммы, не превышающей 2% общих санкционированных ассигнований в отношении первого года после утверждения бюджета, 4% общих санкционированных ассигнований в отношении второго года и 2% общих санкционированных ассигнований в отношении третьего года, чтобы покрыть неизбежные расходы, которые не указаны в пунктах b) и c) положения 5.2;
- b) до 100 000 долл. на расходы, относящиеся к срочным новым проектам, таким, как временное финансирование любого аэропорта, или аэронавигационных средств, или служб, отсутствие или нарушение работы которых может создать серьезные трудности или опасность для международной воздушной навигации, если Совет немедленно не предпримет действий, и в отношении которых ожидаются действия по совместному финансированию в соответствии с главой XV Конвенции; и
- c) независимо от пунктов a) и b) выше, до суммы, на которую фактические разные поступления за один финансовый год или более, итоги которых еще не представлялись Ассамблее, превышают сметные суммы разных поступлений, взятых в расчет Ассамблеей при утверждении ассигнований на этот год или эти годы, чтобы покрыть:
  - i) расходы, которые непосредственно связаны с источниками таких дополнительных разных поступлений;
  - ii) расходы на проекты, связанные с обеспечением безопасности полетов и/или повышением эффективности выполнения программ ИКАО.

#### **ВЗНОСЫ**

**A21-33. Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств. Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов**

*Ассамблея постановляет, что:*

1. шкала взносов для распределения расходов Организации определяется на основе принципов, изложенных ниже:
  - a) общими принципами, определяющими основу распределения расходов среди Договаривающихся государств, являются:
    1. платежеспособность Договаривающихся государств, измеряемая уровнем национального дохода, с учетом национального дохода на душу населения,
    2. заинтересованность и значение Договаривающегося государства в гражданской авиации,
    3. применение процентной системы для определения доли каждого государства в расходах Организации от общей суммы, принятой за 100%,
    4. установление минимального и максимального взноса;
  - b) в отношении принципов, изложенных в пункте a):
    1. процентная система отражает взносы государств с точностью до сотых,
    2. минимальный взнос любого Договаривающегося государства равен 0,06% за полный финансовый год,

3. максимальный взнос, выплачиваемый любым Договаривающимся государством в течение любого одного года, не превышает в принципе 25% от общей суммы взносов;
- с) при применении принципов, изложенных в пункте а), учитывается следующее:
1. при расчете шкалы взвешенный коэффициент платежеспособности принимается равным 75%, а заинтересованность и значение в гражданской авиации – 25%, и из этого выводятся цифры коэффициентов для каждого государства, выраженные в виде процентов от целого;
  2. при учете платежеспособности Договаривающихся государств только общий национальный доход и доход на душу населения рассматриваются как подлежащие количественной оценке и включению в рассчитываемую шкалу;
  - \*3. корректировка на национальный доход каждого государства основывается на максимально возможном сокращении до 60% взносов для государств, которые имеют доход на душу населения менее 1500 долл.;
  4. заинтересованность и значение в гражданской авиации измеряются располагаемыми тонно-километрами в регулярных воздушных перевозках каждого государства;
  5. располагаемым тонно-километрам придается взвешенный коэффициент, равный 75% для международных перевозок и 25% для внутренних перевозок;
- d) разница между максимальным взносом, определенным на основании данных принципов, и установленным максимальным взносом распределяется между остальными Договаривающимися государствами на основе тех же самых принципов;
- e) увеличение взноса государства по сравнению с предыдущим годом, выраженное в процентах от общей суммы взносов, не превышает 10% взноса за предыдущий год или 0,07% от общей суммы взносов, в зависимости от того, который из них выше;
2. утвержденная шкала взносов не подлежит корректировке с целью включения взносов новых государств-членов, вступивших в Организацию в период между Ассамблеями; начисления на эти новые государства производятся в дополнение к существующей 100%-ной шкале, и взносы кредитуются в Общий фонд;
3. проекты шкалы взносов на каждый последующий трехгодичный период подготавливаются Генеральным сек-

\* Заменено пунктом 1 резолюции А23-24.

ретарем на основе принципов, изложенных выше в пункте 1;

4. настоящая резолюция объединяет существующие принципы начисления взносов Организации и заменяет с 1 января 1975 года следующие резолюции: А12-30, А18-24, А18-25, А19-3, А19-4 и А19-5.

**А23-24. Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств. Принципы, которые будут применены при определении шкалы взносов**

*Ассамблея, признавая, что*

1. Организация использовала формулу взносов государств с низким доходом на душу населения, которая совпадала с соответствующей формулой Организации Объединенных Наций, следуя в этом вопросе, за редкими исключениями, своей давней политике;

2. Организация полагается на Организацию Объединенных Наций в отношении обеспечения данных о национальном доходе Договаривающихся государств;

3. большинство Договаривающихся государств Организации также являются членами Организации Объединенных Наций и участвуют в принятии решений этой Организации по данным вопросам;

4. несколько государств указали, что их финансовые органы уже начали принимать меры с целью выполнения своих обязательств перед Организацией на 1981 год на основе бюджетных смет Совета и проекта шкалы взносов, представленного 23-й сессии Ассамблеи; и потому

*постановила*, чтобы при подсчете шкалы взносов на 1984, 1985, 1986 годы и далее пункт 1 с) 3 резолюции А21-33 был изменен следующим образом: "корректировка на национальный доход каждого государства основывается на постановлениях Организации Объединенных Наций, действующих во время подготовки шкалы взносов Организации Генеральным секретарем".

**А31-20. Распределение расходов ИКАО между Договаривающимися государствами**

(Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов)

*Ассамблея, признавая, что:*

1. принцип максимального взноса на душу населения не применяется при определении шкалы взносов ИКАО начиная с трехлетнего периода 1972–1974 годов,



2. Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций отменила применение принципа максимального взноса на душу населения при составлении и введении шкалы Организации Объединенных Наций с 1977 года, и поэтому

*постановляет*, что в отношении расчета шкалы взносов на 1996, 1997 и 1998 годы и на последующие годы пункт 1 f) резолюции А21-33 объявляется утратившим силу.

**А26-23. Пути и средства преодоления задержек с выплатой взносов**

*Ассамблея отмечает:*

1. в соответствии с пунктом 5 резолюции А24-28 Совет представил доклад о путях и средствах преодоления задержек с выплатой взносов, и Ассамблея рассмотрела этот вопрос,

2. хотя долгосрочная задолженность создает финансовые трудности для Организации, особую обеспокоенность вызывают задержки с выплатой взносов за текущий год, что ведет к нехватке наличных средств и ставит под угрозу выполнение Организацией своих текущих обязательств,

3. при подготовке бюджета следует принимать во внимание только процентные поступления, ожидаемые от вложения неиспользованной части Фонда оборотных средств. Другие процентные поступления, зависящие от сроков уплаты взносов Договаривающимися государствами, учитывать не следует, поскольку сроки уплаты взносов не поддаются контролю со стороны Организации,

*постановляет:*

1. активизировать ныне проводимую политику направления непосредственно государствам представлений о своевременной выплате взносов за текущий год, информируя их о серьезных последствиях задержек с выплатой взносов для функционирования Организации;

2. внедрить, начиная с 1 января 1987 года, систему стимулирования в целях поощрения своевременной выплаты начисленных взносов, согласно которой в соответствии со взвешенной шкалой на основе сроков и сумм выплаченных взносов за текущий год среди Договаривающихся государств будут распределяться суммы реализованного излишка в каждом из трех финансовых годов, предшествующих году проведения Ассамблеи, вплоть до максимальной суммы, равной размерам поступлений от процентов на инвестиции Организации в каждом из этих годов, а также часть нераспределенных излишков из бюджетов предыдущих лет;

3. после утверждения Ассамблеей ревизованных счетов сумма средств стимулирования, равная сумме процентных поступлений за три года, распределяется среди Договаривающихся государств в соответствии с накопленными за трехлетний период баллами стимулирования. Если

сумма излишков, имеющихся для распределения, меньше накопленной суммы процентных поступлений, распределению подлежит только сумма, имеющаяся для распределения. Подсчитанная таким образом соответствующая доля средств стимулирования распределяется среди Договаривающихся государств вместе с другими бюджетными излишками, распределяемыми в соответствии с финансовым положением б.2 а).

**А31-25, пункт 1 постановляющей части. Фонд оборотных средств**

**А32-26. Взносы в Общий фонд за 1999, 2000 и 2001 годы**

*Ассамблея постановляет*, что суммы, начисляемые Договаривающимся государствам в качестве взносов за 1999, 2000 и 2001 годы в соответствии со статьей 61 главы XII Конвенции, определяются согласно приведенной ниже шкале:

	1999 %	2000 %	2001 %
Австралия	1,67	1,65	1,64
Австрия	0,75	0,75	0,74
Азербайджан	0,06	0,06	0,06
Албания	0,06	0,06	0,06
Алжир	0,08	0,08	0,08
Ангола	0,06	0,06	0,06
Антигуа и Барбуда	0,06	0,06	0,06
Аргентина	0,51	0,58	0,65
Армения	0,06	0,06	0,06
Афганистан	0,06	0,06	0,06
Багамские Острова	0,06	0,06	0,06
Бангладеш	0,06	0,06	0,06
Барбадос	0,06	0,06	0,06
Бахрейн	0,06	0,06	0,06
Беларусь	0,06	0,06	0,06
Белиз	0,06	0,06	0,06
Бельгия	0,89	0,88	0,88
Бенин	0,06	0,06	0,06
Болгария	0,06	0,06	0,06
Боливия	0,06	0,06	0,06
Босния и Герцеговина	0,06	0,06	0,06
Ботсвана	0,06	0,06	0,06
Бразилия	1,51	1,50	1,49
Бруней-Даруссалам	0,06	0,06	0,06
Буркина-Фасо	0,06	0,06	0,06
Бурунди	0,06	0,06	0,06
Бутан	0,06	0,06	0,06
Бывшая югославская Республика Македония	0,06	0,06	0,06
Вануату	0,06	0,06	0,06
Венгрия	0,12	0,12	0,12

Х. Финансы

Х-7

	1999	2000	2001		1999	2000	2001
	%	%	%		%	%	%
Венесуэла	0,18	0,18	0,18	Кувейт	0,18	0,18	0,18
Вьетнам	0,06	0,06	0,06	Кыргызстан	0,06	0,06	0,06
Габон	0,06	0,06	0,06	Латвия	0,06	0,06	0,06
Гаити	0,06	0,06	0,06	Лаосская Народно-			
Гайана	0,06	0,06	0,06	Демократическая Республика	0,06	0,06	0,06
				Лесото	0,06	0,06	0,06
Гамбия	0,06	0,06	0,06				
Гана	0,06	0,06	0,06	Либерия	0,06	0,06	0,06
Гватемала	0,06	0,06	0,06	Ливан	0,06	0,06	0,06
Гвинея	0,06	0,06	0,06	Ливийская Арабская			
Гвинея-Бисау	0,06	0,06	0,06	Джамахирия	0,09	0,09	0,08
				Литва	0,06	0,06	0,06
Германия	7,87	7,80	7,76	Люксембург	0,06	0,06	0,06
Гондурас	0,06	0,06	0,06				
Гренада	0,06	0,06	0,06	Маврикий	0,06	0,06	0,06
Греция	0,34	0,34	0,34	Мавритания	0,06	0,06	0,06
Грузия	0,06	0,06	0,06	Мадагаскар	0,06	0,06	0,06
				Малави	0,06	0,06	0,06
Дания	0,54	0,53	0,53	Малайзия	0,42	0,47	0,47
Демократическая Республика							
Конго	0,06	0,06	0,06	Мали	0,06	0,06	0,06
Джибути	0,06	0,06	0,06	Мальдивы	0,06	0,06	0,06
Доминиканская Республика	0,06	0,06	0,06	Мальта	0,06	0,06	0,06
Египет	0,16	0,16	0,16	Марокко	0,09	0,09	0,09
				Маршалловы Острова	0,06	0,06	0,06
Замбия	0,06	0,06	0,06				
Зимбабве	0,06	0,06	0,06	Мексика	0,80	0,84	0,84
Израиль	0,44	0,44	0,44	Микронезия (Федеративные			
Индия	0,40	0,40	0,40	Штаты)	0,06	0,06	0,06
Индонезия	0,42	0,41	0,41	Мозамбик	0,06	0,06	0,06
				Монако	0,06	0,06	0,06
Иордания	0,09	0,09	0,09	Монголия	0,06	0,06	0,06
Ирак	0,06	0,06	0,06				
Иран (Исламская Республика)	0,16	0,16	0,16	Мьянма	0,06	0,06	0,06
Ирландия	0,22	0,21	0,21	Намибия	0,06	0,06	0,06
Исландия	0,06	0,06	0,06	Науру	0,06	0,06	0,06
				Непал	0,06	0,06	0,06
Испания	2,07	2,05	2,04	Нигер	0,06	0,06	0,06
Италия	4,10	4,07	4,05				
Йемен	0,06	0,06	0,06	Нигерия	0,06	0,06	0,06
Кабо-Верде	0,06	0,06	0,06	Нидерланды	1,98	1,96	1,95
Казахстан	0,06	0,06	0,06	Никарагуа	0,06	0,06	0,06
				Новая Зеландия	0,38	0,38	0,38
Камбоджа	0,06	0,06	0,06	Норвегия	0,49	0,49	0,49
Камерун	0,06	0,06	0,06				
Канада	2,46	2,44	2,43	Объединенная Республика			
Катар	0,06	0,06	0,06	Танзания	0,06	0,06	0,06
Кения	0,06	0,06	0,06	Объединенные Арабские			
				Эмираты	0,28	0,28	0,28
Кипр	0,06	0,06	0,06	Оман	0,08	0,08	0,08
Кирибати	0,06	0,06	0,06	Острова Кука	0,06	0,06	0,06
Китай	0,99	1,09	1,14	Пакистан	0,18	0,18	0,18
Колумбия	0,15	0,15	0,14				
Коморские Острова	0,06	0,06	0,06	Палау	0,06	0,06	0,06
				Панама	0,06	0,06	0,06
Конго	0,06	0,06	0,06	Папуа-Новая Гвинея	0,06	0,06	0,06
Корейская Народно-				Парагвай	0,06	0,06	0,06
Демократическая Республика	0,06	0,06	0,06	Перу	0,10	0,10	0,10
Коста-Рика	0,06	0,06	0,06				
Кот-д'Ивуар	0,06	0,06	0,06	Польша	0,19	0,19	0,19
Куба	0,06	0,06	0,06	Португалия	0,39	0,39	0,39



Х. Финансы

Х-9

	2002	2003	2004		2002	2003	2004
	%	%	%		%	%	%
Вьетнам	0,06	0,06	0,06	Лаосская Народно-			
Габон	0,06	0,06	0,06	Демократическая Республика	0,06	0,06	0,06
Гаити	0,06	0,06	0,06	Латвия	0,06	0,06	0,06
Гайана	0,06	0,06	0,06	Лесото	0,06	0,06	0,06
Гамбия	0,06	0,06	0,06	Либерия	0,06	0,06	0,06
Гана	0,06	0,06	0,06	Ливан	0,06	0,06	0,06
Гватемала	0,06	0,06	0,06	Ливийская Арабская Джамахирия	0,06	0,06	0,06
Гвинея	0,06	0,06	0,06	Литва	0,06	0,06	0,06
Гвинея-Бисау	0,06	0,06	0,06	Люксембург	0,13	0,20	0,24
Германия	7,74	7,63	7,55	Маврикий	0,06	0,06	0,06
Гондурас	0,06	0,06	0,06	Мавритания	0,06	0,06	0,06
Гренада	0,06	0,06	0,06	Мадагаскар	0,06	0,06	0,06
Греция	0,41	0,45	0,44	Малави	0,06	0,06	0,06
Грузия	0,06	0,06	0,06	Малайзия	0,54	0,54	0,54
Дания	0,57	0,56	0,55	Мали	0,06	0,06	0,06
Демократическая Республика Конго	0,06	0,06	0,06	Мальдивы	0,06	0,06	0,06
Джибути	0,06	0,06	0,06	Мальта	0,06	0,06	0,06
Доминиканская Республика	0,06	0,06	0,06	Марокко	0,10	0,10	0,10
Египет	0,17	0,17	0,17	Маршалловы Острова	0,06	0,06	0,06
Замбия	0,06	0,06	0,06	Мексика	0,92	0,93	0,92
Зимбабве	0,06	0,06	0,06	Микронезии (Федеративные Штаты)	0,06	0,06	0,06
Израиль	0,48	0,47	0,47	Мозамбик	0,06	0,06	0,06
Индия	0,40	0,40	0,39	Монако	0,06	0,06	0,06
Индонезия	0,25	0,25	0,24	Монголия	0,06	0,06	0,06
Иордания	0,06	0,06	0,06	Мьянма	0,06	0,06	0,06
Ирак	0,10	0,09	0,09	Намибия	0,06	0,06	0,06
Иран (Исламская Республика)	0,23	0,24	0,24	Науру	0,06	0,06	0,06
Ирландия	0,28	0,28	0,28	Непал	0,06	0,06	0,06
Исландия	0,06	0,06	0,06	Нигер	0,06	0,06	0,06
Испания	2,04	2,01	1,99	Нигерия	0,06	0,06	0,06
Италия	3,78	3,73	3,69	Нидерланды	1,97	1,94	1,92
Йемен	0,06	0,06	0,06	Никарагуа	0,06	0,06	0,06
Кабо-Верде	0,06	0,06	0,06	Новая Зеландия	0,37	0,36	0,36
Казахстан	0,06	0,06	0,06	Норвегия	0,51	0,50	0,50
Камбоджа	0,06	0,06	0,06	Объединенная Республика Танзания	0,06	0,06	0,06
Камерун	0,06	0,06	0,06	Объединенные Арабские Эмираты	0,35	0,36	0,36
Канада	2,30	2,26	2,24	Оман	0,08	0,08	0,08
Катар	0,06	0,06	0,06	Острова Кука	0,06	0,06	0,06
Кения	0,06	0,06	0,06	Пакистан	0,16	0,16	0,16
Кипр	0,06	0,06	0,06	Палау	0,06	0,06	0,06
Кирибати	0,06	0,06	0,06	Панама	0,06	0,06	0,06
Китай	1,25	1,38	1,52	Папуа-Новая Гвинея	0,06	0,06	0,06
Колумбия	0,21	0,25	0,24	Парагвай	0,06	0,06	0,06
Коморские Острова	0,06	0,06	0,06	Перу	0,10	0,09	0,09
Конго	0,06	0,06	0,06	Польша	0,26	0,31	0,31
Корейская Народно- Демократическая Республика	0,06	0,06	0,06	Португалия	0,41	0,40	0,40
Коста-Рика	0,06	0,06	0,06	Республика Корея	1,99	2,19	2,36
Кот-д'Ивуар	0,06	0,06	0,06	Республика Молдова	0,06	0,06	0,06
Куба	0,06	0,06	0,06	Российская Федерация	0,84	0,83	0,82
Кувейт	0,17	0,17	0,17	Руанда	0,06	0,06	0,06
Кыргызстан	0,06	0,06	0,06				

	2002	2003	2004		2002	2003	2004
	%	%	%		%	%	%
Румыния	0,07	0,07	0,06	Эритрея	0,06	0,06	0,06
Сальвадор	0,06	0,06	0,06	Эстония	0,06	0,06	0,06
Самоа	0,06	0,06	0,06	Эфиопия	0,06	0,06	0,06
Сан-Марино	0,06	0,06	0,06	Югославия	0,06	0,06	0,06
Сан-Томе и Принсипи	0,06	0,06	0,06	Южная Африка	0,52	0,53	0,53
Саудовская Аравия	0,63	0,62	0,61	Ямайка	0,06	0,06	0,06
Свазиленд	0,06	0,06	0,06	Япония	<u>14,58</u>	<u>14,36</u>	<u>14,22</u>
Сейшельские Острова	0,06	0,06	0,06		<u>100,00</u>	<u>100,00</u>	<u>100,00</u>
Сенегал	0,06	0,06	0,06				
Сент-Винсент и Гренадины	0,06	0,06	0,06				
Сент-Люсия	0,06	0,06	0,06				
Сингапур	1,10	1,15	1,14				
Сирийская Арабская Республика	0,07	0,07	0,07				
Словакия	0,06	0,06	0,06				
Словения	0,06	0,06	0,06				
Соединенное Королевство	5,39	5,31	5,26				
Соединенные Штаты Америки	25,00	25,00	25,00				
Соломоновы Острова	0,06	0,06	0,06				
Сомали	0,06	0,06	0,06				
Судан	0,06	0,06	0,06				
Суринам	0,06	0,06	0,06				
Сьерра-Леоне	0,06	0,06	0,06				
Таджикистан	0,06	0,06	0,06				
Таиланд	0,58	0,58	0,57				
Того	0,06	0,06	0,06				
Тонга	0,06	0,06	0,06				
Тринидад и Тобаго	0,06	0,06	0,06				
Тунис	0,06	0,06	0,06				
Туркменистан	0,06	0,06	0,06				
Турция	0,45	0,44	0,44				
Уганда	0,06	0,06	0,06				
Узбекистан	0,06	0,06	0,06				
Украина	0,06	0,06	0,06				
Уругвай	0,06	0,06	0,06				
Фиджи	0,06	0,06	0,06				
Филиппины	0,17	0,17	0,17				
Финляндия	0,44	0,43	0,43				
Франция	5,40	5,32	5,27				
Хорватия	0,06	0,06	0,06				
Центральноафриканская Республика	0,06	0,06	0,06				
Чад	0,06	0,06	0,06				
Чешская Республика	0,17	0,16	0,16				
Чили	0,29	0,29	0,29				
Швейцария	1,25	1,23	1,22				
Швеция	0,78	0,77	0,76				
Шри-Ланка	0,06	0,06	0,06				
Эквадор	0,06	0,06	0,06				
Экваториальная Гвинея	0,06	0,06	0,06				

**А33-25. Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции**

Ассамблея:

1. *отмечает*, что:

a) финансовые положения 6.9 и 7.4 предусматривают, что Совет, если Ассамблея не проводит сессию, определяет взносы и авансовые платежи нового Договаривающегося государства при условии утверждения или изменения на следующей сессии Ассамблеи,

b) Совет поступал таким образом по отношению к государствам, которые стали членами Международной организации гражданской авиации после 32-й сессии Ассамблеи и взносы которых исчислялись, как указано ниже,

2. *подтверждает* действия Совета в отношении исчисления взносов и авансовых платежей следующих государств по указанным процентным ставкам, при этом такие ставки взносов должны применяться для каждого Договаривающегося государства начиная с указанной ниже даты:

Название нового Договаривающегося государства	Дата вступления в члены ИКАО	Дата начисления взносов	Ставка взноса за 2001 год
Союзная Республика Югославия	13 января 2001 года	1 февраля 2001 года	0,06% за 2001 год
Андорра	25 февраля 2001 года	1 марта 2001 года	0,06% за 2001 год

## БЮДЖЕТЫ

## A32-24. Бюджеты на 1999, 2000 и 2001 годы

А. Бюджет по программам  
на 1999–2000–2001 годы

Ассамблея принимает к сведению, что:

1. в соответствии со статьей 61 Конвенции Совет представил и Ассамблея рассмотрела ежегодные бюджетные сметы (ориентировочные в отношении АОС) на 1999, 2000 и 2001 финансовые годы,

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

*признавая*, что расходы на административное и оперативное обслуживание (АОС) в рамках Программы технического сотрудничества финансируются в основном за счет поступлений от осуществления проектов, выполнение которых поручено ИКАО внешними источниками финансирования, такими как Программа развития Организации Объединенных Наций, правительства, и другими источниками,

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

*признавая*, что ввиду отмеченных выше трудностей приводимые ниже ежегодные показатели бюджета АОС на 1999, 2000 и 2001 годы представляют собой лишь предварительные бюджетные сметы:

## Программа технического сотрудничества

1999	2000	2001
4 190 000	4 206 000	4 370 000

*признавая*, что техническое сотрудничество является важнейшим средством содействия развитию гражданской авиации и обеспечению безопасности полетов,

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

Ассамблея постановляет:

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

огда не должны превышать фонды, переданные в распоряжение Организации для этой цели;

2. что на 1999, 2000 и 2001 финансовые годы настоящим санкционируются на покрытие расходов в соответствии с Финансовыми положениями и при условии соблюдения положений настоящей резолюции следующие суммы **раздельно** по каждому году:

## Регулярная программа

	1999	2000	2001
I. Общая политика и руководство	785 000	804 000	1 313 000
II. Аэронавигация	7 674 000	7 575 000	7 655 000
III. Воздушный транспорт	4 623 000	4 523 000	4 590 000
IV. Юридические вопросы	726 000	691 000	702 000
V. Региональные и прочие программы	17 755 000	18 482 000	18 926 000
VI. Административное обеспечение	20 129 000	20 703 000	21 135 000
VII. Финансовая деятельность, внешние сношения/общественная информация и оценка программ, ревизия и анализ управленческой деятельности	<u>3 050 000</u>	<u>3 105 000</u>	<u>3 062 000</u>
ИТОГО	54 742 000	55 883 000	57 383 000
Факторы сокращения:			
Нормы вакансий	(3 486 000)	(3 536 000)	(3 622 000)
Совещания	(130 000)	(66 000)	(104 000)
ВСЕГО	<u>51 126 000</u>	<u>52 281 000</u>	<u>53 657 000</u>
IX. Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, финансируемая за счет излишка наличности	1 452 000	1 484 000	1 517 000
ОБЩАЯ СУММА САНКЦИОНИРОВАННЫХ АССИГНОВАНИЙ	<u>52 578 000</u>	<u>53 765 000</u>	<u>55 174 000</u>

3. что отдельные ежегодные общие суммы санкционированных ассигнований, указанные в пункте 2 выше, должны финансироваться в соответствии с Финансовыми положениями из следующих средств:

	1999	2000	2001
a) за счет взносов Договаривающихся государств, начисленных в соответствии с резолюцией о шкале взносов	47 440 000	48 580 000	49 940 000
b) за счет разных поступлений	3 686 000	3 701 000	3 717 000
c) за счет излишка наличности	<u>1 452 000</u>	<u>1 484 000</u>	<u>1 517 000</u>
ВСЕГО	<u>52 578 000</u>	<u>53 765 000</u>	<u>55 174 000</u>

## В. Распределение излишка наличности

*Ассамблея принимает к сведению, что:*

1. финансовым положением 6.2 предусматривается, что любой остаток излишка наличности на конец года, предшествующего году проведения Ассамблеи, ликвидируется в соответствии с решением Ассамблеи,

2. на 1 января 1998 года сумма излишка наличности к распределению составила 10 514 525 долл.

*Ассамблея постановляет, что:*

1. из остатка излишка наличности Организация распределяет 1 076 000 долл. в виде кредитов Договаривающимся государствам 1 января 1999 года по системе стимулирования в соответствии с резолюцией А26-23 Ассамблеи;

2. Организация распределяет сумму в 1 452 000, 1 484 000 и 1 517 000 долл. на реализацию универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов соответственно 1 января 1999 года, 1 января 2000 года и 1 января 2001 года;

3. Организация распределяет 1 января 1999 года в виде кредитов Договаривающимся государствам 2 985 525 долл.;

4. Организация, в случае принятия Советом в 2000 году решения об адекватности объема Фонда оборотных средств, распределяет 1 января 2001 года остаток в размере 2,0 млн. долл. либо в виде кредитов Договаривающимся государствам, либо кредитов в счет начисленных авансов в Фонд оборотных средств в соответствии с резолюцией А32-28 Ассамблеи;

5. избыток наличности, о котором говорится в пунктах 3 и 4, подлежит распределению Договаривающимся государствам, внесшим свои взносы за финансовые годы, за которые определен излишек. Однако Договаривающиеся государства, имеющие или заключающие соглашения, получают свою долю излишка наличности, кредитованную им в соответствии с резолюцией А32-27 Ассамблеи;

6. кредиты Договаривающимся государствам должны предоставляться в обычном порядке, т. е. сначала в счет авансов, причитающихся в Фонд оборотных средств, затем в счет погашения любой задолженности по взносам, начиная с самой давней, и затем в счет взносов за текущий год.

### А33-23. Бюджеты на 2002, 2003 и 2004 годы

#### А. Бюджет по программам на 2002–2003–2004 годы

*Ассамблея принимает к сведению, что:*

1. в соответствии со статьей 61 Конвенции Совет представил и Ассамблея рассмотрела ежегодные бюджетные сметы (ориентировочные в отношении АОС) на 2002, 2003 и 2004 финансовые годы;

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

*признавая*, что расходы на административное и оперативное обслуживание (АОС) в рамках Программы технического сотрудничества финансируются в основном за счет поступлений от осуществления проектов, выполнение которых поручено ИКАО внешними источниками финансирования, такими как Программа развития Организации Объединенных Наций, средства, поступающие от правительств и других источников,

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

*признавая*, что ввиду отмеченных выше трудностей приводимые ниже ежегодные показатели бюджета АОС на 2002, 2003 и 2004 годы представляют собой лишь предварительные бюджетные сметы:

#### Программа технического сотрудничества

2002	2003	2004
4 399 000	4 376 000	4 521 000

*признавая*, что техническое сотрудничество является важнейшим средством содействия развитию гражданской авиации и обеспечению безопасности полетов,

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

*Ассамблея постановляет:*

1. что настоящим утверждаются ориентировочные бюджетные сметы расходов на административное и оперативное обслуживание в рамках Программы технического сотрудничества, при этом имеется в виду, что последующая корректировка ориентировочных бюджетных смет осуществляется в рамках ежегодных бюджетных смет АОС в соответствии с положениями статьи IX Финансовых положений при условии, что общие потребности никогда не должны превышать фонды, переданные в распоряжение Организации для этой цели;

2. что на 2002, 2003 и 2004 финансовые годы настоящим санкционируются на покрытие расходов в соответствии с Финансовыми положениями и при условии соблюдения положений настоящей резолюции следующие суммы **раздельно** по каждому году:

## Регулярная программа

	2002	2003	2004
I. Общая политика и руководство	1 838 000	888 000	1 437 000
II. Аэронавигация	8 236 000	8 640 000	8 765 000
III. Воздушный транспорт	4 491 000	4 622 000	4 750 000
IV. Юридические вопросы	786 000	816 000	810 000
V. Региональные и прочие программы	14 761 000	15 069 000	15 411 000
VI. Административное обеспечение	21 528 000	22 039 000	22 726 000
VII. Финансовая деятельность, внешние сношения/общественная информация и оценка программ, ревизия и анализ управленческой деятельности	3 372 000	3 468 000	3 479 000
VIII. Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов	<u>968 000</u>	<u>990 000</u>	<u>1 016 000</u>
ВСЕГО	<u>55 980 000</u>	<u>56 532 000</u>	<u>58 394 000</u>
Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, финансируемая за счет излишка наличности			
VIII. Оставшаяся часть продолжения	763 000	808 000	904 000
IX. Расширение	<u>—</u>	<u>244 000</u>	<u>1 158 000</u>
	<u>763 000</u>	<u>1 052 000</u>	<u>2 062 000</u>
ОБЩАЯ СУММА САНКЦИОНИРОВАННЫХ АССИГНОВАНИЙ	<u>56 743 000</u>	<u>57 584 000</u>	<u>60 456 000</u>

3. что отдельные ежегодные общие суммы санкционированных ассигнований, указанные в пункте 2 выше, должны финансироваться в соответствии с Финансовыми положениями из следующих средств:

	2002	2003	2004
a) за счет взносов Договаривающихся государств, начисленных в соответствии с резолюцией о шкале взносов	49 940 000	50 330 000	50 500 000
b) за счет разных поступлений	4 544 000	4 454 000	4 327 000
c) за счет излишка наличности	<u>2 259 000</u>	<u>2 800 000</u>	<u>5 629 000</u>
ВСЕГО	<u>56 743 000</u>	<u>57 584 000</u>	<u>60 456 000</u>

4. что на трехлетний период 2002–2004 годов на цели авиационной безопасности дополнительно выделяется 770 000 долл. (250 000 долл. в 2002 году, 260 000 долл. в 2003 году и 260 000 долл. в 2004 году), полученные за счет использования позитивной разницы между заложенными в

бюджете в долларах США потребностями в канадских долларах и суммой долларов США, необходимой для покупки канадских долларов на основе форвардных контрактов. Эти средства контролируются Советом и подлежат использованию в соответствии с Финансовыми положениями ИКАО.

## В. Распределение излишка наличности

*Ассамблея принимает к сведению, что:*

1. финансовым положением 6.2 предусматривается, что любой остаток излишка наличности на конец года, предшествующего году проведения Ассамблеи, ликвидируется в соответствии с решением Ассамблеи;

2. на 1 января 2001 года сумма излишка наличности к распределению составила 11 688 000 долл.

*Ассамблея постановляет, что:*

1. из остатка излишка наличности Организация распределяет 1 000 000 долл. в виде кредитов Договаривающимся государствам 1 января 2002 года по системе стимулирования в соответствии с резолюцией А26-23 Ассамблеи; государствам, которые хотят получить свою долю излишка или перевести ее на счет Международного механизма финансирования в целях безопасности полетов (ММФБП), следует официально уведомить об этом Генерального секретаря до 31 декабря 2001 года. В случае непоступления уведомления Генеральный секретарь будет рассматривать эту сумму в качестве добровольного взноса в механизм авиационной безопасности (AVSEC) и соответственно проинформирует об этом государства;

2. Организация распределяет сумму в 763 000, 1 052 000 и 2 062 000 долл. на реализацию Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (оставшаяся часть продолжения и расширение) соответственно 1 января 2002 года, 1 января 2003 года и 1 января 2004 года;

3. Организация распределяет сумму в 1 496 000, 1 748 000 и 3 567 000 долл. на частичное финансирование регулярного бюджета по программам на 2002, 2003 и 2004 годы с целью уменьшить взносы Договаривающихся государств.

## ФОНД ОБОРОТНЫХ СРЕДСТВ

## A33-28. Фонд оборотных средств

*Ассамблея:*

1. *отмечает, что:*

a) в соответствии с резолюцией А32-28 Совет представил доклад о достаточности объема Фонда оборотных средств и связанных с ним полномочиях на



- производство займов и Ассамблея рассмотрела этот вопрос;
- b) в последние годы накопление задолженности по взносам наряду с задержками с выплатой взносов за текущий год все более серьезно препятствовали выполнению программы работы и создавали обстановку финансовой неопределенности;
- c) относительно продолжительный бюджетный цикл ИКАО, составляющий три года, не может не влиять на определение разумного объема ФОС и полномочий производить займы, поскольку лишь Ассамблея правомочна устанавливать взносы Договаривающихся государств;
- d) имеется установленный с учетом количества постоянного персонала в ИКАО несокращаемый минимум, который Организация должна выплачивать каждый месяц в виде зарплаты персоналу. Эта сумма не подлежит уменьшению в краткосрочном плане в результате корректировки программы работы, поскольку постоянный персонал остается на своих должностях и должен получать зарплату в любом случае;
- e) хотя, по-видимому, кризиса с денежной наличностью можно избежать путем тщательного планирования расходов в соответствии с программой работы, ежемесячные выплаты денежной наличности не могут быть сокращены в краткосрочном плане ниже суммы, необходимой для выплаты зарплаты постоянному персоналу;
- f) опыт показал, что выплата некоторых крупных взносов зависит от политических мотивов соответствующих государств и что у ИКАО нет уверенности в поступлении взносов к концу года, за который они начислены;
- g) до тех пор, пока поступление денежной наличности остается неопределенным, ИКАО будет нуждаться в Фонде оборотных средств в качестве резервного источника, который она может использовать для погашения текущих обязательств по выплате наличности;
- h) потенциальным источником средств является излишек средств в Фонде АОС или других фондах ИКАО. Однако сумма излишка неизвестна, и использование этих фондов ограничивается целями, для которых они были созданы. Излишек АОС принадлежит Программе технического сотрудничества (ПТС), которая может использовать его, чтобы избежать обращения за дополнительным финансированием из бюджета Регулярной программы. Поэтому опора на этот источник вместо обеспечения надлежащего объема Фонда оборотных средств будет противоречить установленным принципам и практике и не может рассматриваться как обоснованное финансовое решение;
- i) финансовое положение в настоящее время не обуславливает необходимости производить начисления на Договаривающиеся государства в связи с дефицитом наличности, вызванным задолженностью по взносам;
- j) Совет рассмотрел вопрос об объеме Фонда оборотных средств в июне и декабре 2000 года и принял решение, что в увеличении объема Фонда оборотных средств на 2001 год с 6,0 до 8,0 млн. долл. нет необходимости;
2. *постановляет*, что:
- a) объем Фонда оборотных средств на 2002–2003 годы сохраняется на уровне 6,0 млн. долл.;
- b) Совет рассмотрит вопрос об объеме Фонда оборотных средств не позднее ноября 2003 года и примет решение о целесообразности его увеличения на 2004 год;
- c) если обоснованность этого установлена Советом, объем Фонда оборотных средств на 2004 год устанавливается в размере 8,0 млн. долл. при условии его увеличения за счет авансов, выплачиваемых новыми государствами, ставшими членами Организации после утверждения шкалы взносов на 2002 год. В это время Совет рассмотрит варианты финансирования такого увеличения и примет решение об источниках средств;
- d) Генеральный секретарь уполномочивается осуществлять с предварительного одобрения Финансового комитета Совета финансирование регулярных и дополнительных ассигнований, которые невозможно финансировать из Общего фонда и Фонда оборотных средств, путем заимствования из внешних источников сумм, необходимых для выполнения срочных обязательств Организации, и Генеральному секретарю поручается возмещать такие суммы в кратчайшие сроки; общая сумма такой задолженности Организации никогда не должна превышать 3,0 млн. долл. в течение трехлетнего периода;
- e) Совет представляет следующей очередной сессии Ассамблеи доклад:
- i) о достаточности объема Фонда оборотных средств с учетом опыта, накопленного в 2001, 2002 и 2003 годах;
- ii) о том, указывает ли финансовое состояние Общего фонда и Фонда оборотных средств на необходимость производить начисления на Договаривающиеся государства ввиду дефицита наличности, вызванного задолженностью по взносам;
- iii) об адекватности суммы, предусматриваемой полномочиями производить займы;

f) резолюция A32-28 утрачивает силу и заменяется настоящей резолюцией;

3. *настоятельно призывает:*

- a) все Договаривающиеся государства выплачивать свои взносы как можно раньше в течение года, за который они причитаются, что позволит Организации уменьшить вероятность использования Фонда оборотных средств и внешних займов,
- b) государства, имеющие задолженность, выполнить свои обязательства перед Организацией в кратчайшие сроки, как это предусматривается в резолюции A21-10.

### ЗАДОЛЖЕННОСТЬ ПО ВЗНОСАМ

**A21-10. Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией и меры, которые надлежит принять в случае их невыполнения**

*Ассамблея,*

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

*постановляет:*

1. всем Договаривающимся государствам следует признать необходимость выплачивать свои взносы в тот год, за который они причитаются, и, насколько позволяют их финансовые системы, делать это как можно раньше в течение этого года с тем, чтобы избежать использования Фонда оборотных средств для покрытия недостатка;

2. Генеральному секретарю следует поручить направлять всем Договаривающимся государствам ежеквартальные графики с указанием текущих сумм, причитающихся до 31 декабря предыдущего года;

3. уполномочить Совет и предложить ему через каналы, которые он определит по своему усмотрению, обсудить и заключить договоренности с Договаривающимися государствами, имеющими задолженность по взносам, о погашении накопившихся финансовых обязательств перед Организацией с полным учетом экономического положения соответствующих государств; о любых случаях погашения такой задолженности или договоренностях должен представляться доклад очередной сессии Ассамблеи;

4. всем Договаривающимся государствам, имеющим задолженность по взносам более чем за два года, следует,

помимо ежегодной полной выплаты своих текущих взносов:

- a) произвести незамедлительно выплату части своей задолженности в виде взноса в сумме не менее 2000 долл., причем такая минимальная сумма должна возрастать пропорционально в случае государств, на которые начисляется взнос выше минимального по шкале ИКАО;
- b) заключить в течение 6 мес со дня производства выплаты, упомянутой выше в подпункте а), если они еще не сделали этого, соглашение с Организацией о погашении остатка задолженности, причем такое соглашение должно предусматривать выплату остатка задолженности в течение периода, не превышающего 10 лет, причем такой период, по усмотрению Совета, может быть в особых случаях продлен до 15 лет или более;

5. если не будут заключены удовлетворительные договоренности или если они будут заключены, но не выполнены ко времени созыва очередной сессии Ассамблеи, то этой сессии следует рассмотреть вопрос о применении положений статьи 62 Конвенции;

6. может приостанавливаться право голоса только тех государств, задолженность которых равняется общей сумме начисленных взносов за два предыдущих финансовых года или превышает ее;

7. право голоса государства, за которым числится задолженность за указанный выше период, может быть приостановлено на основании решения Ассамблеи, если:

- a) оно не заключило с Советом соглашение, предусматривающее покрытие непогашенных обязательств и выплату текущих взносов, и не выполнило условий этого соглашения; или
- b) Ассамблея не решит, что неуплата является следствием не зависящих от государства обстоятельств; или
- c) Ассамблея не будет убеждена, что государство продемонстрировало готовность достичь справедливого урегулирования его финансовых обязательств перед Организацией;

8. любое государство, право голоса которого было приостановлено Ассамблеей в соответствии со статьей 62 Конвенции, может добиться его восстановления Советом в соответствии с положениями, обусловленными в пункте 3 постановляющей части выше, при условии, что с его стороны была продемонстрирована готовность достичь справедливого урегулирования его финансовых обязательств перед Организацией;

9. настоящая резолюция заменяет резолюции A16-56 и A18-7.

**A31-26. Меры по урегулированию задолженности по взносам\***

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что согласно статье 6.5 Финансовых положений ИКАО взносы Договаривающихся государств причитаются и подлежат выплате полностью первого числа финансового года, к которому они относятся,

*принимая во внимание,* что согласно резолюции A21-10 Ассамблеи всем Договаривающимся государствам следует признать необходимость выплачивать свои взносы в тот год, за который они причитаются,

*принимая во внимание,* что согласно статье 62 Конвенции о международной гражданской авиации Ассамблея может приостанавливать право голоса в Ассамблее и в Совете любого Договаривающегося государства, которое не выполняет в пределах разумного срока своих финансовых обязательств перед Организацией,

*отмечая,* что в последние годы сумма накопившейся задолженности по взносам существенно возросла и наряду с задержками с уплатой взносов за текущий год является препятствием для выполнения программы работы и создает серьезные трудности с движением наличности,

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства, имеющие задолженность, принять соответствующие меры для ликвидации своей задолженности;

*настоятельно призывает* все Договаривающиеся государства и, в особенности, государства, избранные в Совет, принять все необходимые меры по своевременной уплате своих взносов;

*постановляет:*

1. поручить Совету еще больше активизировать проводимую в настоящее время политику поощрять Договаривающиеся государства, имеющие задолженность, вносить предложения о ее урегулировании в соответствии с положениями резолюции A21-10 Ассамблеи с учетом того, что согласно положениям статьи 6.6 Финансовых положений определенную часть задолженности можно выплачивать в других валютах в пределах возможностей использования таких валют Генеральным секретарем;

3. с 1 января 1998 года приостановить право голоса в Ассамблее и в Совете тех Договаривающихся государств, которые не выполнили своих финансовых обязательств перед Организацией, эквивалентных сумме обязательств за три предыдущих года или более, и либо не заключили с Советом соглашений о ликвидации их задолженности по взносам, либо не соблюдали условий таких соглашений;

\* Пункты 2 и 4 постановляющей части заменены резолюцией A32-27.

приостановление права голоса отменяется немедленно либо после полной уплаты всей задолженности по крайней мере за три года, либо после заключения с Советом соглашения о ликвидации задолженности в течение определенного периода времени в соответствии с резолюцией A21-10 Ассамблеи и при соблюдении условий этого соглашения;

5. настоящая резолюция заменяет резолюцию A29-31.

**A33-27. Стимулирование погашения задолженности за длительный срок**

*Ассамблея,*

*ссылаясь* на выразившуюся на предыдущих сессиях Ассамблеи обеспокоенность ростом задолженности по взносам,

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

*принимая к сведению,* что в соответствии с резолюцией A31-26 Ассамблеи было приостановлено право голоса ряда государств в Ассамблее и Совете,

*вновь подтверждая* исключительную важность участия всех государств в деятельности Организации,

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

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

*постановляет:*

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

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

3. выплаты, поступающие от Договаривающихся государств, имеющих задолженность за три года или более, будут откладываться на отдельный счет для финанси-

рования расходов по осуществлению деятельности в области обеспечения авиационной безопасности и новых, незапланированных проектов, связанных с безопасностью полетов, и/или для повышения эффективности исполнения программ ИКАО, и эти действия должны находиться под контролем Совета и доводиться до сведения следующей очередной сессии Ассамблеи;

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

5. настоящая резолюция заменяет резолюцию А32-27 Ассамблеи.

**А32-28, пункт 2 постановляющей части. Фонд оборотных средств**

### СЧЕТА И РЕВИЗИЯ

**А33-30. Утверждение счетов Организации за 1998, 1999 и 2000 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что счета Организации за 1998, 1999 и 2000 финансовые годы и ревизионные отчеты по ним, представленные Генеральным ревизором Канады – членом Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающим в качестве внешнего ревизора ИКАО, были представлены Ассамблее после распространения среди Договаривающихся государств,

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

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

1. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 1998 финансовый год, а также замечания Совета и Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

2. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 1999 финансовый год, а также замечания Совета и Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

3. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по проверенным счетам за 2000 финансовый год, а также

замечания Совета и Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

4. *утверждает* проверенные счета за 1998 финансовый год;

5. *утверждает* проверенные счета за 1999 финансовый год;

6. *утверждает* проверенные счета за 2000 финансовый год.

**А33-31. Утверждение финансовых ведомостей за 1998, 1999 и 2000 финансовые годы в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по ним**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что финансовые ведомости за 1998, 1999 и 2000 финансовые годы в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и внешние ревизионные отчеты по ним, представленные Генеральным ревизором Канады – членом Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений, выступающим в качестве внешнего ревизора ИКАО, были представлены Ассамблее после распространения среди Договаривающихся государств,

*принимая во внимание,* что Совет рассмотрел ревизионные отчеты и представил их Ассамблее для рассмотрения и представления Администратору Программы развития Организации Объединенных Наций,

*принимая во внимание,* что финансовые положения и правила Программы развития Организации Объединенных Наций предусматривают, что организации системы Организации Объединенных Наций, исполняющие или осуществляющие мероприятия по линии ПРООН, направляют Администратору для передачи Исполнительному совету счета, отражающие положение с освоением средств, выделенных им Администратором. Такие счета представляются вместе с удостоверением о ревизии, выданным внешними ревизорами организаций, и сопровождаются их докладами,

1. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым ведомостям за 1998 финансовый год в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, замечания Совета относительно Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

2. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым ведомостям за 1999 финансовый год в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, замечания Совета относительно Фонда расходов на административное и оперативное обслуживание (АОС) и замечания Генерального секретаря по содержащимся в докладе ревизора рекомендациям;

3. *принимает к сведению* доклад внешнего ревизора по финансовым ведомостям за 2000 финансовый год в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель;

4. *утверждает* финансовые ведомости в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций за 1998 финансовый год;

5. *утверждает* финансовые ведомости в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций за 1999 финансовый год;

6. *утверждает* финансовые ведомости в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций за 2000 финансовый год;

7. *постановляет* направить финансовые ведомости и доклады ревизора Администратору Программы развития Организации Объединенных Наций для представления Исполнительному совету ПРООН.

#### **A5-10. Процедура совместной ревизии**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что ИКАО с самого начала своей деятельности пользуется услугами профессиональных ревизоров,

*принимая во внимание,* что в соответствии с резолюцией ООН 347 (IV) была создана Объединенная группа ревизоров для Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений,

*принимая во внимание,* что в соответствии с соглашением между Организацией Объединенных Наций и ИКАО эти две организации обязаны обеспечивать максимально возможное единообразие в отношении административной и финансовой деятельности и практики,

*принимая во внимание,* что оказалось практически невозможно использовать какую-либо иную схему, в которой были бы объединены две эти системы,

*постановляет:*

1. отменить решение, содержащееся в резолюции А1-63, санкционирующей назначение ревизоров Организации;

2. подтвердить решение, принятое Советом ИКАО, о назначении в качестве внешнего ревизора ИКАО одного из членов Объединенной группы ревизоров для Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений.

#### **A29-34. Назначение внешнего ревизора**

*Ассамблея принимает к сведению,* что:

1. Финансовые положения предусматривают, что, при условии подтверждения Ассамблеей, Совет назначает внешнего ревизора Организации;

2. на своем заседании 22 марта 1991 года Совет назначил внешним ревизором г-на Л. Дени Дезотеля, преемника г-на Кеннета М. Дая на посту генерального ревизора Канады и члена Объединенной группы внешних ревизоров Организации Объединенных Наций и специализированных учреждений; и поэтому

*Ассамблея*

1. *выражает* искреннюю признательность г-ну Кеннету М. Даю за высококачественную работу на посту внешнего ревизора Организации (1981-1991 годы) и за эффективную помощь и сотрудничество с должностными лицами и органами ИКАО в указанный период;

2. *подтверждает* решение Совета о назначении г-на Л. Дени Дезотеля внешним ревизором ИКАО.

#### **РАЗНОЕ**

#### **A33-22. Порядок проведения внешней ревизии счетов за 2000 и 2001 финансовые годы**

*Ассамблея*

1. *принимает к сведению,* что:

a) Финансовыми положениями предусматривается, что при условии подтверждения Ассамблеей Совет назначает внешнего ревизора Организации;

b) Совет в соответствии с финансовым положением 13.1 в качестве временной меры утвердил назначение внешним ревизором ИКАО применительно к счетам за 2000 и 2001 годы г-жи Шейлы Фрейзер, сменившей г-на Дезотеля на посту генерального ревизора Канады;

2. *выражает* свою признательность г-ну Дезотелю за предоставленные им Организации высококачественные услуги в качестве внешнего ревизора (1991–2001 годы) и за оказание им в духе сотрудничества эффективной помощи должностным лицам и органам ИКАО в этот период;

3. *подтверждает* предпринятые Советом действия, заключающиеся в том, чтобы в качестве временной меры назначить внешним ревизором ИКАО применительно к счетам за 2000–2001 финансовые годы г-жу Шейлу Фрейзер, сменившую г-на Дезотеля на посту генерального ревизора Канады.

**A33-24. Фонд информационных и связанных технологий (ИСТ)**

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что, по мнению Совета, совершенствование информационных систем и систем связи Организации является важным средством повышения эффективности и действенности Организации в соответствии с резолюциями A32-2 и A32-1 Ассамблеи,

*принимая во внимание,* что нынешней системе бухгалтерского учета свыше 30 лет и что для удовлетворения информационных потребностей Договаривающихся государств по Регулярной программе и Программе технического сотрудничества ее необходимо усовершенствовать,

*учитывая* замечания внешнего ревизора относительно неадекватности и риска использования нынешней финансовой системы ИКАО, содержащиеся в документе A33-WP/28, AD/12 (Doc 9780),

*учитывая,* что бюджетными сметами по программам не предусматриваются значительные капиталовложения в информационные и связанные технологии,

1. *просит* государства вносить добровольные взносы наличными или натурой на развитие ИСТ в ИКАО;

2. *принимает решение* использовать процент на капитал в Общем фонде сверх суммы, заложенной в бюджете по статье разных поступлений за 2001–2002 годы, на усовершенствование ИСТ и, в частности, на внедрение новой финансовой системы;

3. *решает,* что остаток свободных от обязательств ассигнований, включая дополнительные ассигнования, входящие в компетенцию Совета согласно финансовому положению 5.2, имеющийся по состоянию на 31 декабря 2001 года, также будет использоваться для финансирования совершенствования ИСТ в ИКАО;

4. *постановляет* создать фонд ИСТ с вышеупомянутыми источниками финансирования;

5. *порукает* Генеральному секретарю уделить первоочередное внимание модернизации финансовых систем, расширению web-сайтов ИКАО и объединению файловых серверов;

6. *просит* Совет следить за прогрессом, достигаемым благодаря использованию фонда ИСТ, и представить на следующей очередной сессии Ассамблеи доклад об использовании фонда ИСТ.

**A22-30. Рассмотрение всех аспектов обеспечения переводов**

## ДОБАВЛЕНИЕ А

### Резолюции Ассамблеи, утратившие силу

#### А16-1. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу

*Ассамблея,*

*принимая во внимание,* что со времени создания Международной организации гражданской авиации 4 апреля 1947 года Ассамблея приняла несколько сотен резолюций, однако многие из них полностью или частично утратили силу, потому что, среди прочего, истек срок действия их или их частей, они или их части были аннулированы или заменены прямо или косвенно последующим решением Ассамблеи,

*принимая во внимание,* что, как признано в резолюции А15-2 Ассамблеи, не всегда ясно, действуют ли в настоящее время некоторые из этих резолюций,

*принимая во внимание,* что желательно указать, какие резолюции или части резолюций, принятых Ассамблеей в прошлом, утратили силу в настоящее время,

*принимая во внимание,* что желательно четко указать, что резолюции Временной ассамблеи Временной международной организации гражданской авиации (ПИКАО) утратили силу,

*заявляет:*

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2, резолюции или части резолюций, указанных в приводимом списке, который включает все аннулированные ранее резолюции, утратили силу;

2. данное решение не затрагивает каких-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, приобретены или приняты, а также любых договоренностей в соответствии с любой из резолюций, указанных в прилагаемом списке, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого Договаривающегося государства перед Организацией, которая возникла в результате любой из этих резолюций,

*и далее отмечает:*

3. все резолюции, принятые Временной ассамблеей Временной международной организации гражданской авиации (ПИКАО), утратили силу.

#### Резолюции и части резолюций Ассамблеи, утратившие силу

*Сессия*

*Ассамблеи*

*Резолюция №*

ПИКАО

I; II; III; IV; V; VI; VII; VIII; IX; X; XI; XII; XIII; XIV; XV; XVI; XVII; XVIII; XIX; XX; XXI; XXII; XXIII; XXIV; XXV; XXVI; XXVII; XXVIII; XXIX; XXX; XXXI; XXXII; XXXIII; XXXIV; XXXV; XXXVI; XXXVII; XXXVIII; XXXIX; XL; XLI; XLII; XLIII; XLIV; XLV; XLVI; XLVII; XLVIII; XLIX; L; LI; LII; LIII;

1-я сессия

A1-1; A1-4; A1-5; A1-6; A1-7; A1-12; A1-13; A1-16; A1-18; A1-19; A1-20; A1-21; A1-22; A1-24; A1-25; A1-26; A1-27; A1-28; A1-29; A1-30; A1-31; A1-32; A1-33; A1-34; A1-35; A1-36; A1-37; A1-38; A1-39; A1-40; A1-41; A1-42; A1-43; A1-44; A1-45; A1-46; A1-47; A1-48; A1-49; A1-50; A1-51 (пункт 4); A1-52; A1-53; A1-55; A1-56; A1-57; A1-58; A1-59; A1-60; A1-61; A1-62; A1-63; A1-64; A1-65 (пункт 2 и пункт 4.1.6 приложения 1 к резолюции); A1-66; A1-67; A1-68; A1-69; A1-70; A1-71;

2-я сессия

A2-1; A2-2; A2-3; A2-4; A2-5; A2-7; A2-8; A2-9 (пп. 1, 3); A2-10; A2-11; A2-12; A2-13; A2-14; A2-15; A2-16; A2-17; A2-18; A2-19; A2-20; A2-21; A2-22; A2-23; A2-28; A2-29; A2-30; A2-31; A2-32; A2-33; A2-34; A2-35; A2-36; A2-37; A2-38; A2-39; A2-40; A2-41; A2-42; A2-43; A2-44; A2-45; A2-46; A2-47; A2-48; A2-49; A2-50; A2-51; A2-52; Рек. 1; Рек. 2; Рек. 3; Рек. 4; Рек. 5; Рек. 6; Рек. 7; Рек. 8; Рек. 9; Рек. 10; Рек. 11; Рек. 12; Рек. 13; Рек. 14; Рек. 15;

3-я сессия

A3-1; A3-2; A3-3; A3-4; A3-5 (пп. 1, 3); A3-6; A3-7; A3-8; A3-9 (пп. 1, 2, 3, 4 и все *преамбульные* пункты); A3-10; A3-11; A3-12; A3-13; A3-14; A3-15; A3-16; A3-17; A3-18; A3-19; A3-20; A3-21; A3-22; A3-23; A3-24;

4-я сессия

A4-2; A4-4; A4-5; A4-6; A4-7; A4-8; A4-9; A4-10; A4-11; A4-12; A4-13; A4-14; A4-15; A4-16; A4-17; A4-18; A4-20; A4-21; A4-22; A4-23; A4-24; A4-25; A4-26; A4-27; A4-28; A4-29; A4-30; A4-32; A4-33; A4-34; A4-35; A4-36; A4-37; Рек. 1; Рек. 2; Рек. 3; Рек. 4; Рек. 5; Рек. 6;

<i>Сессия Ассамблеи</i>	<i>Резолюция №</i>
5-я сессия	A5-1; A5-2; A5-4; A5-6; A5-7; A5-8; A5-9; A5-11; A5-12; A5-13; A5-14; A5-15; A5-16; A5-17; A5-18; A5-19; A5-20; A5-21;
6-я сессия	A6-1; A6-2; A6-3; A6-4; A6-5; A6-6; A6-7; A6-8; A6-9; A6-10; A6-11; A6-13; A6-14; A6-15;
7-я сессия	A7-1; A7-2; A7-4; A7-7; A7-8; A7-9; A7-10; A7-11; A7-12; A7-13; A7-14 (пункт 2); A7-15 (пункт 2); A7-16; A7-17; A7-18; A7-19; A7-20; A7-21; A7-22; A7-23; A7-24; A7-25; A7-26; A7-27; A7-28; A7-29; A7-30; A7-31; A7-32; A7-33;
8-я сессия	A8-2; A8-3; A8-6; A8-7; A8-8; A8-9; A8-10; A8-11; A8-12; A8-13; A8-14; A8-15; A8-16; A8-17; A8-18;
9-я сессия	A9-1; A9-2; A9-3; A9-4; A9-5; A9-6; A9-7; A9-8; A9-9; A9-10; A9-11; A9-12; A9-13; A9-14; A9-15;
10-я сессия	A10-1; A10-2; A10-3; A10-4; A10-6; A10-7; A10-8; A10-9; A10-10; A10-12; A10-13; A10-14; A10-15; A10-16; A10-17; A10-18; A10-19; A10-20; A10-21; A10-22; A10-23; A10-24; A10-25; A10-26; A10-27; A10-28; A10-29; A10-30; A10-31; A10-32 (пп. 1, 2, 4, 7); A10-33; A10-34; A10-35; A10-37; A10-38; A10-39; A10-41; A10-42; A10-43; A10-44; A10-45; A10-46; A10-47; A10-48; A10-49; A10-50; A10-51; A10-52; A10-53;
11-я сессия	A11-2; A11-3; A11-4; A11-5; A11-6; A11-7; A11-8; A11-9; A11-10; A11-11; A11-12; A11-13; A11-14; A11-15; A11-17; A11-18;
12-я сессия	A12-1; A12-2; A12-3; A12-5; A12-6; A12-7; A12-8; A12-9; A12-10; A12-11; A12-12; A12-13; A12-14; A12-15; A12-16; A12-17; A12-19 (пп. 1, 3); A12-20; A12-21; A12-22; A12-23; A12-24; A12-25; A12-26; A12-27; A12-28; A12-29; A12-31; A12-32; A12-33; A12-34; A12-36; A12-37; A12-38; A12-39; A12-40; A12-41;
14-я сессия*	A14-2; A14-3; A14-4; A14-6 (пп. 4, 5); A14-8; A14-9; A14-10; A14-11; A14-12; A14-13; A14-14; A14-15; A14-16; A14-17; A14-18; A14-19; A14-20; A14-21; A14-22; A14-23; A14-24; A14-25 (пп. 1, 2); A14-26; A14-27; A14-28; A14-29; A14-30; A14-31; A14-32; A14-35; A14-36; A14-38; A14-39; A14-40; A14-41; A14-42; A14-44; A14-45; A14-46; A14-47; A14-48; A14-49; A14-50; A14-51; A14-52;

\* В первом пункте *преамбулы* резолюции A14-37 слова "и 12-5" изъяты.

<i>Сессия Ассамблеи</i>	<i>Резолюция №</i>
15-я сессия	A15-1; A15-2; A15-3; A15-4; A15-5 (пп. 1, 2, 4 и все <i>преамбульные</i> пункты, за исключением пятого)**; A15-6; A15-8; A15-11; A15-13; A15-14; A15-16; A15-19; A15-20; A15-21; A15-23; A15-24; A15-25; A15-26; A15-27; A15-29; A15-30; A15-31; A15-32; A15-33; A15-35; A15-36; A15-37; A15-38;

### A18-1. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу

*Ассамблея заявляет, что по указанным ниже причинам следующие резолюции, хотя они не заменяются новыми резолюциями, аннулируются:*

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A15-28	Бюджетные ассигнования на 1968 финансовый год	<i>выполнена</i>
A15-34	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств за 1966, 1967 и 1968 годы	<i>выполнена</i>
A16-21	Статистические данные о нерегулярных коммерческих авиаперевозках	<i>выполнена</i>
A16-38	Дополнительный бюджет на 1968 год	<i>выполнена</i>
A16-39	Укомплектование штата Отдела переводов	<i>выполнена</i>
A16-40	Бюджет на 1969 год	<i>выполнена</i>
A16-41	Бюджет на 1970 год	<i>выполнена</i>
A16-43	Утверждение счетов Организации за 1965 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A16-44	Утверждение счетов по технической помощи за 1965 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A16-45	Утверждение счетов Специального фонда Организации Объединенных Наций за 1965 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>

\*\* Название резолюции изменено на: "Экономические аспекты оборудования".



<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A16-46	Утверждение счетов Организации за 1966 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>	A1-17	Политика в отношении языков в ИКАО	<i>устарела (вопрос в настоящее время включен в правила процедуры для различных видов совещаний)</i>
A16-47	Утверждение счетов Программы развития Организации Объединенных Наций за 1966 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>	A1-54, пункт 4	Издания ИКАО	<i>устарел</i>
A16-48	Утверждение счетов Организации за 1967 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>	A2-6	Принятие Конвенции о международном признании прав на воздушное судно как документа, открытого для подписания	<i>выполнена</i>
A16-49	Утверждение счетов Программы развития Организации Объединенных Наций за 1967 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>	A4-19	Статистическая программа Организации 3-я преамбульная статья Пункт 2	<i>устарела устарела</i>
A16-50	Подтверждение решения Совета в отношении начисляемых взносов Румынии, Сингапура, Гайаны, Барбадоса, Уганды, Болгарии и Бурунди	<i>выполнена</i>	A13-2	Ратификация Протокола об изменении статьи 50 а) Конвенции	<i>заменена резолюциями A17A-1 и 2</i>
A16-51	Сокращение начисляемого взноса Малайзии на 1966, 1967 и 1968 годы	<i>выполнена</i>	A14-43	Назначение внешнего ревизора	<i>заменена резолюцией A21-39</i>
			A14-53	Кондиционирование воздуха и перестройка помещения Штаб-квартиры	<i>выполнена</i>
			A15-12	Меры, содействующие претворению в жизнь SARPS и PANS	<i>выполнена</i>
			A15-15	Рассмотрение потребностей международной авиации общего назначения в связи с масштабами технической деятельности ИКАО	<i>выполнена</i>
			A16-3	Авиационный шум в окрестностях аэропортов 4-я и 5-я преамбульные статьи Пункты 1 и 4	<i>устарели выполнены</i>
			A16-20	Возможный пересмотр сводного заявления о постоянной политике в области аэронавигации	<i>выполнена</i>
			A16-34	Отдел статистики, Группа экспертов и совещания по статистике 3-я преамбульная статья 4-я преамбульная статья	<i>устарела выполнена</i>
			A16-35	Дальнейшая работа по пересмотру Варшавской конвенции, измененной Гаагским протоколом	<i>выполнена</i>
			A16-42	Бюджет на 1971 год	<i>выполнена</i>

**A21-1. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу**

*Ассамблея заявляет:*

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2, резолюции или части резолюций, указанные в приводимом списке, утратили силу;

2. данное решение не затрагивает каких-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, приобретены или приняты, а также любых договоренностей в соответствии с любой из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств перед Организацией, которая возникла в результате любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A16-52	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств на 1969, 1970 и 1971 годы	<i>выполнена</i>	A18-29	Подтверждение решения Совета в отношении начисленных взносов Венгрии, Народной Демократической Республики Йемен, Маврикия и СССР	<i>выполнена</i>
A17-4	Доклады Совету	<i>выполнена</i>	A18-30	Утверждение счетов Организации за 1968, 1969 и 1970 финансовые годы и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A17-10, пункт 3	Претворение в жизнь государствами требований и практики по безопасности, принятых настоящей Ассамблеей, и дальнейшая работа ИКАО в связи с такими требованиями и практикой	<i>выполнен</i>	A18-31	Утверждение финансовых ведомостей ПРООН за 1968, 1969 и 1970 финансовые годы и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>выполнена</i>
A17-17, вопросы 3 и 4 дополнения	Общие меры безопасности на борту воздушного судна, находящегося в полете	<i>выполнены</i>			
A17-19	Письмо Президента Совета главам правительств	<i>выполнена</i>	<b>A22-1. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу</b>		
A17-20	Предлагаемая конвенция об актах незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации	<i>выполнена</i>	<i>Ассамблея объявляет:</i>		
A17-21	Пересмотр Конвенции о международной гражданской авиации	<i>выполнена</i>	1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2 резолюции или части резолюций, указанные в приводимом списке, утратили силу;		
A17-22, пункт 2	Предлагаемое упрощение процедур составления Конвенции	<i>выполнен</i>	2. данное решение не затрагивает каких-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, приобретены или приняты, а также любых договоренностей, в соответствии с любой из резолюций указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств перед Организацией, которая возникла в результате любой из этих резолюций.		
A17-23, пункт 2	Распространение документа об установлении связи между двусторонними соглашениями о воздушном сообщении и международными конвенциями ИКАО, относящимися к незаконному вмешательству	<i>выполнен</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A17-24	График работы Совета и других органов ИКАО по борьбе с незаконным вмешательством	<i>выполнена</i>	A11-1	Принятие предложения Польши о погашении задолженности и восстановлении ее права голоса	<i>выполнена</i>
A17A-2	Ратификация Протокола об изменении статьи 50 а) Конвенции	<i>заменена резолюциями A21-2 и 3</i>	A16-12	Помещение для Штаб-квартиры ИКАО в Монреале	<i>выполнена</i>
A18-19	Изучение возможности разработки статистических данных ИКАО о потоке воздушных перевозок	<i>проводится исследование</i>	A17-12	Создание аэродромных комитетов безопасности	<i>выполнена (см. Приложение 17)</i>
A18-22	Дополнительный бюджет на 1971 год	<i>выполнена</i>	A17-18	Разработка инструктивного материала по аспектам безопасности при проектировании и строительстве аэропортов	<i>выполнена</i>



<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Аннулируется по причине:</i>	2. данное решение не затрагивает каких-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, приобретены или приняты, а также любых договоренностей в соответствии с любой из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств перед Организацией, которая возникла в результате любой из этих резолюций.		
			<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Аннулируется по причине:</i>
A21-13	Аутентичный русский текст Конвенции о международной гражданской авиации	<i>выполнена</i>			
A21-14	Краткий сборник судебных решений, касающихся многосторонних международных конвенций по частному воздушному праву	<i>выполнена</i>			
A21-27	Процедура установления тарифов для регулярных воздушных перевозок	<i>выполнена</i>	A16-4,	Введение в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов. Проблема звукового удара	<i>выполнен</i>
A21-31	Бюджеты на 1975, 1976 и 1977 годы	<i>выполнена</i>	A21-15	Изучение системы чередования мест проведения сессий Ассамблеи	<i>выполнена</i>
A21-34	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств, начисление взносов в Общий фонд на 1975, 1976 и 1977 годы	<i>выполнена</i>	A22-21	Механизм установления международных пассажирских и грузовых авиатарифов. Конференция ИАТА по перевозкам	<i>выполнена</i>
A22-34	Подтверждение решения Совета в отношении начисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов государств – участников Конвенции в Фонд оборотных средств, а также определение взноса Корейской Народно-Демократической Республики	<i>выполнена</i>	A22-26	Очередность проведения порученных Совету исследований	<i>выполнена</i>
A22-35	Утверждение счетов Организации за 1974, 1975 и 1976 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>выполнена</i>	A22-31	Бюджеты на 1978, 1979 и 1980 годы	<i>выполнена</i>
A22-36	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1974, 1975 и 1976 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>выполнена</i>	A22-32	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств. Начисление взносов в Общий фонд на 1978, 1979 и 1980 годы	<i>выполнена</i>
			A23-10,	Авиационный шум и эмиссия двигателей дозвуковых реактивных воздушных судов	<i>выполнен</i>
			второй пункт постановляющей части		
			A23-15	Исследование рентабельности применения существующего систематического планирования в отношении введения в эксплуатацию новых типов воздушных судов	<i>выполнена</i>
			A23-20	Наличие авиационного топлива в будущем	<i>выполнена</i>
			A23-23	Подтверждение решений Совета в отношении начисления взносов в Общий фонд и определение размера авансов государств – участников Конвенции в Фонд оборотных средств	<i>выполнена</i>

#### **A24-6. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу**

*Ассамблея постановляет:*

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2, резолюции или части резолюций, указанные в прилагаемом списке, утратили силу;

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Аннулируется по причине:</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Основание</i>
A23-28	Утверждение счетов Организации за 1977, 1978 и 1979 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>выполнена</i>	A23-12	Запасные меры, предназначенные на случай нарушения деятельности служб воздушного движения и соответствующих вспомогательных служб	<i>Выполнена</i> □
A23-29	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1977, 1978 и 1979 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>выполнена</i>	A23-16	Рассмотрение проблем воздушного транспорта на всемирной основе	<i>Выполнена</i> □
			A23-17	Сборник решений ИКАО по проблемам воздушного транспорта	<i>Выполнена</i> □
			A23-25	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств. Начисление взносов в Общий фонд на 1981, 1982 и 1983 годы	<i>Выполнена</i> □
<b>A26-6. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу</b>					
<i>Ассамблея постановляет:</i>					
1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2 резолюции или части резолюций, указанные в приводимом списке, утратили силу;			A23-26	Бюджеты на 1981, 1982 и 1983 годы	<i>Выполнена</i>
2. данное решение не затрагивает каких-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, приобретены или приняты, а также любых договоренностей в соответствии с любой из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств перед Организацией, которая возникла в результате любой из этих резолюций.			A24-4	Ратификация Протоколов, принятых Международной конференцией по воздушному праву, проведенной в Монреале в 1975 году	<i>Выполнена</i>
			A24-23	Утверждение счетов Организации за 1980, 1981 и 1982 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>Выполнена</i> □
<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Основание</i>	A24-24	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1980 и 1981 финансовые годы и рассмотрение докладов ревизора по ним	<i>Выполнена</i>
A14-25	Координация воздушного движения гражданских и военных судов	<i>Выполнена</i>			
A16-8	Авиационная техническая подготовка. Стипендии и пособия на образование	<i>Выполнена</i>			
A21-3	Ратификация Протокола об изменении статьи 50 а) Конвенции	<i>Выполнена</i>	A24-25	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1982 финансовый год и рассмотрение доклада ревизора по ним	<i>Выполнена</i>
A21-16	Учреждение Регионального бюро ИКАО в Восточной Африке	<i>Выполнена</i>			
A21-39	Назначение внешнего ревизора	<i>Утратила значение</i>	A24-26	Подтверждение действий Совета по начислению взносов в Общий фонд и определению размера авансовых платежей государств, присоединившихся к Конвенции, в Фонд оборотных средств	<i>Выполнена</i>
A23-4	Текст Конвенции о международной гражданской авиации на китайском языке	<i>Выполнена</i>			
A23-6	Региональное бюро ИКАО в Восточной Африке	<i>Выполнена</i>			



и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств Организации, которая возникла в силу любой из этих резолюций.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A22-22	Механизм установления международных пассажирских и грузовых авиатарифов	<i>выполнена или заменена другой резолюцией</i>
A23-19	Вторая Авиатранспортная конференция, пункт 2 повестки дня	<i>выполнена или заменена другой резолюцией</i>
A24-30	Назначение внешнего ревизора	<i>выполнена</i>
A26-18	Бюджеты на 1987, 1988 и 1989 годы	<i>выполнена</i>
A26-20	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств. Начисление взносов в Общий фонд на 1987, 1988 и 1989 годы	<i>выполнена</i>
A26-22	Меры по урегулированию задолженности по взносам	<i>заменена резолюциями A27-6 и A28-6 (раздел C)</i>
A27-8	Маркировка пластических или листовых взрывчатых веществ в целях их обнаружения	<i>выполнена</i>
A27-19	Ассигнование средств в ПРООН для межстрановых программ	<i>выполнена</i>
A27-22	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размеров авансов государств, присоединившихся к Конвенции, в Фонд оборотных средств	<i>выполнена</i> □
A27-27	Утверждение счетов Организации за 1986, 1987 и 1988 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>выполнена</i>
A27-28	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1986, 1987 и 1989 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>выполнена</i>

*Резолюция*      *Содержание*

A28-4      Утверждение счетов Организации за 1989 финансовый год и рассмотрение ревизионного отчета по ним

*Утратила силу, потому что:*

*выполнена*

A28-5      Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1989 финансовый год и рассмотрение ревизионного отчета по ним

*выполнена*

### **A31-3. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу**

*Ассамблея заявляет, что:*

1. в соответствии с положениями нижеследующего пункта 2 резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу;

2. настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любых соглашений, достигнутых в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств Организации, которая возникла в силу любой из этих резолюций.

*Резолюция*      *Содержание*

A15-7      Осуждение политики апартеида и расовой дискриминации Южной Африки

*Утратила силу, потому что:*

*аннулирована 31-й сессией Ассамблеи*

A16-17      Унификация единиц измерения

*выполнена*

A18-4      Меры в отношении Южной Африки, которые надлежит принять в соответствии с резолюциями 2555 и 2704 Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций

*аннулирована 31-й сессией Ассамблеи*

A21-20      Сотрудничество Договаривающихся государств в расследовании некоторых авиационных происшествий

*подлежит объединению с резолюцией A29-7*

A26-9      Безопасность полетов и человеческий фактор

*подлежит объединению с резолюцией A29-7*

Резолюция	Содержание	Утратила силу, потому что:	Резолюция	Содержание	Утратила силу, потому что:
A26-21	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств	выполнена	A29-25	Шкала взносов Йеменской Республики	выполнена
A27-5	Осуждение политики апартеида и расовой дискриминации Южной Африки и меры, которые надлежит принять в этой связи в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций	аннулирована 31-й сессией Ассамблеи	A29-26	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размеров авансов государств, присоединившихся к Конвенции, в Фонд оборотных средств	выполнена
A27-11	Перегруженность аэропортов и воздушного пространства, пункт 6 постановляющей части	выполнен	A29-27	Определение взносов Литвы, Эстонии, Молдовы, Армении, Латвии, Украины, Казахстана и Российской Федерации за 1992 год	выполнена
A27-21	Распределение расходов ИКАО между Договаривающимися государствами. Исчисление взносов в Общий фонд на 1990, 1991 и 1992 годы	выполнена	A29-28	Определение взносов Хорватии и Словении	выполнена
A27-23	Бюджеты на 1990, 1991 и 1992 годы	выполнена	A29-32	Утверждение счетов Организации на 1990 и 1991 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	выполнена
A27-24	Пересмотренные процедуры исполнения программно-бюджетного документа	выполнена □	A29-33	Утверждение финансовых ведомостей Программы развития Организации Объединенных Наций за 1990 и 1991 финансовые годы, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	выполнена
A28-6	Дополнительные бюджетные ассигнования на 1990, 1991 и 1992 годы	выполнена	<b>A32-4. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу</b>		
A29-6	Роль ИКАО в осуществлении Конвенции о маркировке пластических взрывчатых веществ в целях их обнаружения и содержащейся в Заключительном акте резолюции	выполнена □			
A29-10	Проведение всемирного специального совещания по переходу с ILS на MLS	выполнена	<i>Ассамблея постановляет:</i>		
A29-22	Изменение Финансовых положений	выполнена	1. что при условии соблюдения положений нижеследующей статьи 2 резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу;		
A29-24	Шкала взносов Федеративной Республики Германии	выполнена	2. что настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любых соглашений, достигнутых в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств Организации, которая возникла в соответствии с любой из этих резолюций.		



<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A16-4	Введение в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов. Проблема звукового удара	<i>Подлежит объединению с резолюцией A31-11</i>	A31-23	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размеров авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	<i>Выполнена</i>
A22-14	Технические и экономические проблемы, связанные с введением в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов		A31-27	Утверждение счетов Организации за 1992, 1993 и 1994 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>
	Пункт 1 с) постановляющей части	<i>Подлежит объединению с резолюцией A31-11</i>			
	Последние семь строчек пункта 1 постановляющей части	<i>Выполнены</i>	A31-28	Утверждение финансовых ведомостей за 1992, 1993 и 1994 финансовые годы в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>
	Пункт 3 а) 1) i) постановляющей части	<i>Выполнен</i>			
	Пункт 3 а) 1) ii) постановляющей части	<i>Подлежит объединению с резолюцией A31-11</i>			
A24-2	Ратификация Протокола о включении статьи 83 <i>bis</i> в Конвенцию о международной гражданской авиации	<i>Выполнена</i>	<b>A33-6. Резолюции Ассамблеи, утратившие силу</b>		
A27-26	Меры по урегулированию задолженности по взносам	<i>Заменена резолюцией A31-26</i>	<i>Ассамблея постановляет:</i>		
A29-17	Летная годность воздушных судов	<i>Выполнена</i>	1. что при условии соблюдения положений ниже-следующей статьи 2) резолюции или части резолюций, указанные в перечне ниже, утратили силу;		
A29-23	Взносы в Общий фонд за 1993, 1994 и 1995 годы	<i>Выполнена</i>	2. что настоящее решение не затрагивает чьих-либо прав, привилегий, обязательств или ответственности, которые были получены, возложены или приняты, или же любых соглашений, достигнутых в соответствии с какой-либо из резолюций, указанных ниже, и, в частности, не аннулирует и никоим образом не уменьшает задолженности любого из Договаривающихся государств Организации, которая возникла в соответствии с любой из этих резолюций.		
A29-29	Бюджеты на 1993, 1994 и 1995 годы	<i>Выполнена</i>			<i>Утратила силу по причине</i>
A31-7	Внедрение систем CNS/ATM ИКАО: финансовые, организационные, юридические аспекты и вопросы кооперации	<i>Выполнена</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	
A31-8	Модернизация формата региональных аэронавигационных планов и процедуры их изменения	<i>Выполнена</i>	A31-18	Изменение Финансовых положений (поправка к статьям VI и VII)	<i>Выполнена</i>
A31-22	Распределение активов и взносов бывшей Чехословакии	<i>Выполнена</i>			

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу по причине</i>
A31-19	Изменение Финансовых положений (поправка к статье V)	<i>Выполнена</i>	A32-10	Международные критерии оценки и уведомление о готовности к работе в 2000 году	<i>Выполнена</i>
A31-21	Взносы в Общий фонд за 1996, 1997 и 1998 годы	<i>Выполнена</i>	A32-30	Утверждение счетов Организации за 1995, 1996 и 1997 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>
A31-25	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	<i>Выполнена</i>	A32-31	Утверждение финансовых ведомостей за 1995, 1996 и 1997 финансовые годы в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>Выполнена</i>
A31-24	Бюджеты на 1996, 1997 и 1998 годы	<i>Выполнена</i>			
A32-5	Пятидесятая годовщина Аэронавигационной комиссии ИКАО	<i>Выполнена</i>			

**Список резолюций или их частей (не указанных  
в резолюциях А18-1, А21-1, А22-1, А23-1, А24-6, А26-6, А27-6, А29-4, А31-3, А32-4 и А33-6),  
утративших силу после 16-й сессии Ассамблеи**

*Примечание. Список резолюций или их частей, которые были объявлены утратившими силу на 16-й сессии Ассамблеи, см. в резолюции А16-1 и стр. 173–215 документа Doc 8770.*

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A2-9	Выполнение пункта d) статьи 54: "Создание Авиатранспортного комитета, который выбирается из числа представителей государств – членом Совета"	<i>заменена резолюцией А32-17*</i>	A12-30	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов на 1960 1961, 1962 годы и при подготовке проектов шкалы взносов на 1963, 1964 и 1965 годы	<i>сведена в резолюцию А21-33</i>
A4-19	Статистическая программа Организации	<i>заменена резолюцией А32-17*</i>	A14-7	Технические и экономические проблемы, связанные с введением в коммерческую эксплуатацию сверхзвуковых самолетов	<i>заменена резолюцией А22-14</i>
A7-6	Процедура утверждения проектов конвенций по международному воздушному праву	<i>заменена резолюцией А31-15</i>	A14-34	Региональные исследования по грузовым авиоперевозкам	<i>сведена в резолюцию А18-20*</i>
A7-14	Будущая программа и методы работы Организации в экономической области	<i>заменена резолюцией А32-17*</i>	A15-5	Экономические аспекты оборудования	<i>заменена резолюцией А32-17*</i>
A7-15	Перспективы и методы заключения нового международного соглашения о коммерческих правах в международном воздушном транспорте. Регулярные международные воздушные сообщения	<i>заменена резолюцией А32-17*</i>	A15-10	Региональное планирование в отношении возможности осуществления планов	<i>заменена резолюцией А21-21*</i>
A10-5	Взаимоотношения ИКАО с Европейской конференцией гражданской авиации	<i>заменена резолюцией А27-17</i>	A15-17	Развитие международного пассажирского воздушного сообщения	<i>сведена в резолюцию А18-20*</i>
A10-11	Официальная эмблема и печать ИКАО	<i>заменена резолюцией А21-4*</i>	A15-18	Авиатранспортные конференции	<i>заменена резолюцией А22-25*</i>
A10-32	Дальнейшее международное соглашение о коммерческих правах	<i>заменена резолюцией А32-17*</i>	A15-22	Статистические данные о некоммерческой авиации	<i>заменена резолюцией А32-17*</i>
A10-36	Бортовой журнал	<i>заменена резолюцией А32-17*</i>	A16-2	Выполнение Договора, заключающегося государствами финансовыми обязательствами перед Организацией	<i>заменена резолюцией А18-7*</i>
A10-40	Преподавание воздушного права	<i>заменена резолюцией А31-15</i>	A16-3	Авиационный шум в окрестностях аэропортов	<i>сведена в резолюцию А22-13*</i>
A12-18	Коммерческие права в международном воздушном транспорте	<i>заменена резолюцией А32-17*</i>	A16-5	Возможное применение системного планирования в отношении введения в эксплуатацию новых типов воздушных судов	<i>заменена резолюцией А23-14</i>
A12-19	Изучение вопроса об аэропортовых сборах и сборах за пользование аэронавигационным оборудованием	<i>заменена резолюцией А32-17*</i>	A16-6	Техническая помощь	<i>заменена резолюцией А18-8*</i>

\* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A16-9	Помощь и консультации при осуществлении региональных планов	<i>заменена резолюцией A22-19</i>	A16-28	Действия государств и международных эксплуатантов по упрощению формальностей, имеющие целью ускорить обработку потока пассажиров, багажа, груза и почты, перевозимых по воздуху	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-11	Участие ИКАО в программах исследования и использования космического пространства	<i>заменена резолюцией A22-20*</i>	A16-29	Координация с другими организациями по вопросам упрощения формальностей	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-14	Состав Аэронавигационной Комиссии и участие в ее работе	<i>заменена резолюцией A22-4</i>	A16-30	Национальные комитеты по упрощению формальностей, сотрудничество между государствами и помощь Секретариата государствам в вопросах упрощения формальностей	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-15	Координация административной и финансовой практики и процедур	<i>заменена резолюцией A18-6*</i>	A16-31	Влияние улучшений в области упрощения формальностей на планировку аэровокзала	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-17, пункты 1-3 констатирующей части и пункты а) и с) постановляющей части	Унификация единиц измерения	<i>заменена резолюцией A23-11, добавление F*</i>	A16-32	Регистрация соглашений и договоров	<i>заменена резолюцией A27-4*</i>
A16-18	Единицы измерения в Приложении 5	<i>заменена резолюцией A23-11, добавление F*</i>	A16-33	Совместное владение и эксплуатация международных воздушных линий	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-19	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся непосредственно аэронавигации	<i>заменена резолюцией A18-13*</i>	A16-34	Специализированное совещание по статистике, группы экспертов и совещания по статистике	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>
A16-22	Прогнозы в отношении воздушного движения и методы прогнозирования	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>	A16-36	Участие государств в международных конвенциях по воздушному праву	<i>заменена резолюцией A31-15</i>
A16-23	Региональная деятельность в области воздушного транспорта. Общая политика	<i>заменена резолюцией A18-21*</i>	A16-37	Незаконный захват гражданских воздушных судов	<i>сведена в резолюцию A21-9*</i>
A16-24	Соблюдение тарифов	<i>заменена резолюцией A18-18*</i>	A16-53	Принципы, которые должны применяться при подготовке проектов шкалы взносов на 1972, 1973 и 1974 годы	<i>заменена резолюцией A18-26*</i>
A16-25	Участие государств в соглашениях о транзите по международным воздушным линиям	<i>заменена резолюцией A21-28*</i>			
A16-26	Международная авиапочта	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>			
A16-27	Выполнение положений Приложения 9 и рекомендаций ИКАО в области упрощения формальностей	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>			

\* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A16-54	Осуществление принципа о том, что взнос, выплачиваемый любым Договаривающимся государством, не должен в течение одного года превышать 30 процентов от общей суммы начисляемых взносов	<i>заменена резолюцией A18-26*</i>	A17-13	Помощь государствам в осуществлении технических мер по защите международной гражданской авиации	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>
A16-55	Фонд оборотных средств	<i>заменена резолюцией A18-28*</i>	A17-14	Международное сотрудничество, обмен информацией, относящейся к незаконному вмешательству, и ее распространение	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>
A16-56	Меры, которые надлежит принять в отношении Договаривающихся государств, не выполняющих своих финансовых обязательств перед Организацией	<i>сведена в резолюцию A21-10</i>	A17-16	Сообщения о случаях незаконного вмешательства	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-2	Более широкое признание Токийской конвенции о правонарушениях и некоторых других действиях (1963)	<i>сведена в резолюцию A21-9*</i>	A17-17	Общие меры безопасности на борту находящегося в полете воздушного судна	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-5	Меры, рекомендуемые с целью смягчения последствий незаконного захвата	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>	A17-23	Распространение документа об увязывании двусторонних авиасоглашений с международными конвенциями ИКАО, относящимися к незаконному вмешательству в деятельность гражданской авиации	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>
A17-6	Уголовное законодательство, относящееся к незаконному захвату воздушных судов	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>	A18-6	Услуги Объединенной инспекционной группы	<i>заменена резолюцией A21-11*</i>
A17-7	Укрепление существующих мер по выдаче преступника	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>	A18-7	Выполнение Договаривающимися государствами финансовых обязательств перед Организацией	<i>сведена в резолюцию A21-10</i>
A17-8	Возвращение незаконно захваченных воздушных судов, их экипажей, пассажиров и груза	<i>сведена в резолюцию A21-9*</i>	A18-8	Техническая помощь	<i>заменена резолюцией A21-17*</i>
A17-9	Добрые услуги ИКАО	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>	A18-9	Скорейшее принятие и ратификация Конвенции об актах незаконного вмешательства в деятельность международной гражданской авиации и иных, чем акты незаконного захвата воздушных судов	<i>сведена в резолюцию A21-9*</i>
A17-10	Претворение в жизнь государствами требований и практики по безопасности, принятых данной Ассамблеей, и дальнейшая работа ИКАО в связи с такими требованиями и практикой	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>	A18-10	Дополнительные технические меры по обеспечению безопасности международного гражданского воздушного транспорта	<i>заменена резолюцией A21-23*</i>
A17-11	Применение по просьбе требований и правил, изложенных в добавлении В к резолюции A17-10	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>	A18-11	Позиция ИКАО на Международной конференции по проблемам окружающей человека среды (Стокгольм, июнь 1972 года)	<i>сведена в резолюцию A22-12*</i>

\* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A18-12	Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и/или инструктивного материала относительно качества окружающей человека среды	<i>сведена в резолюцию A22-13*</i>	A19-3	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов (максимальный взнос)	<i>сведена в резолюцию A21-33</i>
A18-13	Сводное заявление о постоянной политике, касающейся непосредственно аэронавигации	<i>заменена резолюцией A21-21*</i>	A19-4	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов (минимальный взнос)	<i>сведена в резолюцию A21-33</i>
A18-14	Технические руководства ИКАО	<i>заменена резолюцией A23-11, добавление E*</i>	A19-5	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов (платежеспособность Договаривающихся государств)	<i>сведена в резолюцию A21-33</i>
A18-16	Проблемы, возникающие при аренде, фрахтовании воздушных судов и обмен ими при выполнении международных полетов	<i>заменена резолюцией A21-22*</i>	A20-2	Акты незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>
A18-17	Исследования по международным пассажирским и грузовым авиатарифам	<i>заменена резолюцией A21-26*</i>	A21-4	Официальная эмблема и печать ИКАО	<i>заменена резолюцией A31-1</i>
A18-18	Соблюдение тарифов	<i>заменена резолюцией A27-15*</i>	A21-8	Взаимоотношения ИКАО с региональными организациями гражданской авиации, а также между этими организациями и Договаривающимися государствами, которые не являются их членами	<i>заменена резолюцией A27-17</i>
A18-20	Региональные исследования по воздушному транспорту	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>	A21-9	Скорейшая ратификация конвенций, касающихся незаконного вмешательства	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>
A18-21, пункт 3	Региональная деятельность в области воздушного транспорта. Общая политика	<i>полностью выполнена</i>	A21-11	Статут Объединенной инспекционной группы	<i>заменена резолюцией A22-7</i>
Пункт 1a)		<i>заменен резолюцией A27-17</i>	A21-17	Техническая помощь	<i>заменена резолюцией A22-8*</i>
Остальные пункты		<i>заменены резолюцией A32-17*</i>	A21-18	Ассигнования средств ПРООН для международных программ	<i>заменена резолюцией A27-19*</i>
A18-24	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов (минимальный взнос)	<i>сведена в резолюцию A21-33</i>	A21-19	Международная гражданская авиация и окружающая человека среда	<i>сведена в резолюцию A22-12*</i>
A18-25	Принципы, которые должны применяться при определении шкалы взносов (максимальный взнос)	<i>заменена резолюцией A19-3*</i>	A21-21	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>заменена резолюцией A22-18*</i>
A18-26	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств	<i>полностью выполнена</i>	A21-22	Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими при выполнении международных перевозок	<i>заменена резолюцией A23-13</i>
A18-27	Пределы дополнительных ассигнований	<i>заменена резолюцией A21-35</i>			
A18-28	Фонд оборотных средств	<i>заменена резолюцией A21-36*</i>			

\* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A21-23	Технические меры по защите международного гражданского воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства	заменена резолюцией A22-17*	A22-16	Усиление мер борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации	сведена в резолюцию A26-7*
A21-25	Рассмотрение проблем воздушного транспорта на всемирной основе	заменена резолюцией A22-25*	A22-17	Технические меры по защите международного гражданского воздушного транспорта от актов незаконного вмешательства	сведена в резолюцию A26-7*
A21-26, пункт 1 с), слова: "Совету для передачи Ассамблее"	Исследования по международным пассажирским и грузовым авиатарифам	заменена резолюцией A22-22 (пункт 4)*	A22-18	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	заменена резолюцией A23-11*
Остальные пункты		заменены резолюцией A32-17*	A22-20	Использование космической техники в области аэронавигации	заменена резолюцией A29-11
A21-28	Соглашение о транзите по международным воздушным линиям	заменена резолюцией A32-17*	A22-23	Специальная Авиатранспортная конференция, рекомендации 1, 2, 3 и 4	полностью выполнена
A21-29	Соблюдение тарифов	заменена резолюцией A27-15*	Пункты преамбулы и постановляющей части, касающиеся соблюдения тарифов		заменены резолюцией A27-15*
A21-33, пункт 1 f)	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств	заменена резолюцией A31-20	A22-24	Перечень основных проблем воздушного транспорта	заменена резолюцией A32-17*
A21-36	Фонд оборотных средств	заменена резолюцией A22-33*	A22-25	Рассмотрение проблем воздушного транспорта на всемирной основе	заменена резолюцией A23-16*
A22-8	Техническая помощь	заменена резолюцией A23-7*	A22-27	Наличие авиационного топлива в будущем	заменена резолюцией A23-20*
A22-9	Финансирование деятельности в области технической помощи	заменена резолюцией A23-8*	A22-28	Аренда, фрахтование воздушных судов и обмен ими при выполнении международных полетов	заменена резолюцией A23-13
A22-10	Предоставление стипендий для начальной и повышенной подготовки	заменена резолюцией A23-9*	A22-30 пункт 3 постановляющей части	Рассмотрение всех аспектов обеспечения переводов	полностью выполнена
A22-12	Международная гражданская авиация и окружающая человека среда	заменена резолюцией A31-11*	A22-33	Фонд оборотных средств	заменена резолюцией A23-27*
A22-13	Разработка Стандартов, Рекомендуемой практики и Правил и/или инструктивного материала относительно качества окружающей человека среды	заменена резолюцией A31-11*	A23-7	Техническая помощь	заменена резолюцией A24-15*
A22-15	Национальная политика и программы по смягчению проблемы авиационного шума	заменена резолюцией A31-11*			

\* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A23-8	Финансирование деятельности в области технической помощи	<i>заменена резолюцией A24-16*</i>	A24-12	Практические меры по улучшению возможностей осуществлять международные воздушные перевозки для развивающихся государств, имеющих общие интересы	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>
A23-9	Предоставление стипендий для начальной и повышенной подготовки	<i>заменена резолюцией A24-17</i>	A24-13	Соблюдение тарифов	<i>заменена резолюцией A27-15*</i>
A23-10	Авиационный шум и эмиссия двигателей дозвуковых реактивных воздушных судов	<i>заменены резолюцией A31-11*</i>	A24-14, пункт 2	Односторонние меры, которые влияют на международный воздушный транспорт	<i>полностью выполнена</i>
Аспекты, касающиеся шума		<i>заменены резолюцией A28-3*</i>	Остальные пункты		<i>заменены резолюцией A32-17*</i>
A23-11	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>заменена резолюцией A24-7*</i>	A24-15	Техническая помощь	<i>заменена резолюцией A26-16</i>
A23-18	Вторая Авиатранспортная конференция, пункт 1 повестки дня	<i>полностью выполнена</i>	A24-16	Финансирование деятельности в области технической помощи	<i>заменена резолюцией A26-17*</i>
A23-21	Конвенции по международному воздушному праву: призыв к ратификации и присоединению; требования в отношении представления информации, оговоренные в статьях 11 и 13 соответственно Гагской и Монреальской конвенций	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>	A24-18	Подтверждение резолюций в целях призыва к ратификации и присоединению к конвенциям по международному воздушному праву и требования в отношении предоставления информации в соответствии со статьей 11 Гагской конвенции и статьей 13 Монреальской конвенции	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>
A23-22	Отказ о разрешении незаконно захваченным воздушным судам совершить посадку	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>	A24-19	Усиление мер по борьбе с незаконным захватом воздушных судов и другими незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации	<i>сведена в резолюцию A26-7*</i>
A23-24, временные пункты 2-4 и пункт 5	Распределение расходов ИКАО среди Договаривающихся государств (Принципы, которые будут применены при определении шкалы взносов)	<i>автоматически отменена с 31 декабря 1983 года в соответствии с пунктом 5</i>	A24-28	Фонд оборотных средств	<i>заменена резолюцией A26-26*</i>
A23-27	Фонд оборотных средств	<i>заменена резолюцией A24-28*</i>	A26-2	Ратификация международных документов ИКАО	<i>заменена резолюцией A27-3*</i>
A24-7	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>заменена резолюцией A26-8*</i>	A26-5	Осуждение политики апартеида и расовой дискриминации Южной Африки и меры, которые надлежит принять в этой связи в соответствии с резолюциями Генеральной Ассамблеи Организации Объединенных Наций	<i>заменена резолюцией A27-5**</i>
A24-11	Будущая работа Организации по регламентации международных воздушных перевозок	<i>полностью выполнена</i>			

\* Также заменена или выполнена, см. данный список.

\*\* Аннулирована 31-й сессией Ассамблеи.



<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A26-7	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	заменена резолюцией A27-7*	A27-10	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	заменена резолюцией A29-7*
A26-8	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	заменена резолюцией A27-10*	A27-14	Торговля услугами	заменена резолюцией A31-12*
A26-11	Возможные ограничения в отношении дозвуковых реактивных воздушных судов, не отвечающих требованиям сертификации по шуму в Приложении 16	заменена резолюцией A28-3*	A27-15	Обеспечение соблюдения тарифов	заменена резолюцией A32-17*
A26-12	Роль ИКАО в борьбе с незаконными перевозками наркотических средств на авиационном транспорте	заменена резолюцией A27-12	A27-16	Автоматизированные системы бронирования	заменена резолюцией A31-13*
A26-13	Обеспечение доступности воздушного транспорта для престарелых лиц и инвалидов	заменена резолюцией A32-17*	A27-25	Фонд оборотных средств	заменена резолюцией A29-30*
A26-14	Связанная с воздушным транспортом деятельность других международных органов, заинтересованных в торговле услугами	заменена резолюцией A27-14*	A28-3	Возможные эксплуатационные ограничения в отношении дозвуковых реактивных воздушных судов, уровни шума которых превышают требования главы 3 тома I Приложения 16	заменена резолюцией A31-11*
A26-15	Налогообложение в области международного воздушного транспорта	заменена резолюцией A29-18*	A29-5	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	заменена резолюцией A31-4*
A26-16, пункт 7	Техническая помощь	заменена резолюцией A29-20*	A29-7	Сводное заявление о постоянной политике и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	заменена резолюцией A31-5*
A26-17	Финансирование деятельности в области технической помощи	заменена резолюцией A27-18	A29-8	Разработанные ИКАО системы связи, навигации, наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)	заменена резолюцией A31-6*
A26-26	Фонд оборотных средств	заменена резолюцией A27-25*	A29-9	Обеспечение согласованной реализации разработанных ИКАО систем CNS/ATM	заменена резолюцией A31-6*
A27-3	Ратификация международных документов ИКАО	заменена резолюцией A31-15	A29-12	Влияние гражданской авиации на экологическую обстановку в верхних слоях атмосферы	заменена резолюцией A31-11*
A27-4	Регистрация в ИКАО авиационных соглашений и договоров	заменена резолюцией A32-17*	A29-18	Налогообложение в области международного воздушного транспорта	заменена резолюцией A32-17*
A27-7	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	заменена резолюцией A29-5*	A29-20	Переход к новой политике в области технического сотрудничества	заменена резолюцией A31-14*
			A29-30	Фонд оборотных средств	заменена резолюцией A31-25*

\* Также заменена или выполнена, см. данный список.

<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Содержание</i>	<i>Утратила силу, потому что:</i>
A29-31	Меры по урегулированию задолженности по взносам	<i>заменена резолюцией A31-26*</i>	A32-10	Международные критерии оценки и уведомление о готовности к работе в 2000 году	<i>выполнена</i>
A31-4	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	<i>заменена резолюцией A32-22*</i>	A32-14	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>заменена резолюцией A33-14</i>
A31-5	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО и связанных с ней правилах, касающихся непосредственно аэронавигации	<i>заменена резолюцией A32-14*</i>	A32-15	Глобальный план обеспечения безопасности полетов (GASP) ИКАО	<i>заменена резолюцией A33-16</i>
A31-6	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области систем связи, навигации и наблюдения/организации воздушного движения (CNS/ATM)	<i>заменена резолюцией A33-15</i>	A32-17	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО в области воздушного транспорта	<i>заменена резолюцией A33-19</i>
A31-11	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды	<i>заменена резолюцией A32-8*</i>	A32-18	Международное сотрудничество в обеспечении сохранности и целостности паспортов	<i>заменена резолюцией A33-19</i>
A31-12	Торговля услугами	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>	A32-21	Переход к новой политике в области технического сотрудничества	<i>заменена резолюцией A33-21</i>
A31-13	Автоматизированные системы бронирования	<i>заменена резолюцией A32-17*</i>	A32-22	Сводное заявление о постоянной политике ИКАО, касающейся защиты международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства	<i>заменена резолюцией A33-2</i>
A31-14	Переход к новой политике в области технического сотрудничества	<i>заменена резолюцией A32-21*</i>	A32-25	Подтверждение действий Совета в отношении исчисления взносов в Общий фонд и определения размера авансов в Фонд оборотных средств государств, присоединившихся к Конвенции	<i>выполнена</i>
A31-18	Изменение финансовых положений (поправка к статьям VI и VII)	<i>выполнена</i>	A32-27	Стимулирование погашения задолженности за длительный срок	<i>заменена резолюцией A33-27</i>
A31-19	Изменение Финансовых положений (поправка к статье V)	<i>выполнена</i>	A32-28	Фонд оборотных средств	<i>заменена резолюцией A33-28</i>
A31-21	Взносы в Общий фонд за 1996, 1997 и 1998 годы	<i>выполнена</i>	A32-30	Утверждение счетов Организации за 1995, 1996 и 1997 финансовые годы и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>выполнена</i>
A31-24	Бюджеты на 1996, 1997 и 1998 годы	<i>выполнена</i>	A32-31	Утверждение финансовых ведомостей за 1995, 1996 и 1997 финансовые годы в отношении Программы развития Организации Объединенных Наций, которые ИКАО ведет как учреждение-исполнитель, и рассмотрение ревизионных отчетов по ним	<i>выполнена</i>
A31-25	Фонд оборотных средств	<i>заменена резолюцией A32-28*</i>			
A31-26, пункты 2 и 4 постановляющей части	Меры по урегулированию задолженности по взносам	<i>заменена резолюцией A32-27*</i>			
A32-5	Пятидесятая годовщина Аэронавигационной комиссии ИКАО	<i>выполнена</i>			
A32-8	Сводное заявление о постоянной политике и практике ИКАО в области охраны окружающей среды	<i>заменена резолюцией A33-7</i>			
A32-9	Предотвращение внедрения инвазивных чужеродных видов	<i>заменена резолюцией A33-18</i>			

\* Также заменена или выполнена, см. данный список.

## ДОБАВЛЕНИЕ В

### Список резолюций, полученных в результате сведения воедино, с указанием их источников

<i>Резолюция</i>	<i>В результате сведения воедино</i>	<i>Резолюция</i>	<i>В результате сведения воедино</i>
A16-6*	A4-20, A10-6, A12-8, A14-3, A15-4, A15-19	A21-33	A12-30, A18-24, A18-25, A19-3, A19-4, A19-5
A16-9*	A12-5, A15-5, A15-8, добавление Н	A22-12*	A18-11, A21-19
A16-10	A12-5, A15-5	A22-13*	A16-3, A18-12
A16-13	A4-6, A14-4	A23-13	A18-16, A21-22, A22-28
A16-14*	A2-8, A4-4, A10-9	A26-7*	A17-5, A17-6, A17-7, A17-9, A17-10, A17-11, A17-13, A17-14, A17-16, A17-17, A17-23, A20-2, A21-9, A22-16, A22-17, A23-21, A23-22, A24-18, A24-19
A16-23*	A14-32, A15-19, A15-20	A31-6	A29-8, A29-9
A16-26	A1-44, A10-33	A31-11*	A16-4, A22-12, A22-13, A 22-14, пункты 1 с) и 3 а) 1) ii) постановляющей части, A22-15, A23-10, A28-3, A29-12
A16-27	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A31-15	A7-6, A10-40, A16-36, A27-3
A16-28	A10-35, A12-21, A14-36, A15-23	A32-17	A2-9, A4-19, A7-14, A7-15, A10-32, A10-36, A12-18, A12-19, A15-5, A15-22, A16-22, A16-26, A16-27, A16-28, A16-29, A16-30, A16-31, A16-33, A16-34, A18-20, A18-21, A21-26, A21-28, A22-24, A24-12, A24-14, A26-13, A27-4, A27-15, A29-18, A31-12 и A31-13
A16-29	A2-15, A10-35, A12-21, A14-36		
A16-30	A1-40, A10-35, A12-21, A14-36		
A16-32*	A1-45, A2-22, A15-21		
A16-33	A2-13, A4-17		
A16-34	A10-38, A12-20, A14-35		
A16-36	A10-39, A12-23, A14-38		
A16-54*	A11-14, A14-48, A15-36		
A16-56*	A6-2, A7-1, A8-7, A9-6		
A18-20	A14-34, A15-17		
A21-9*	A16-37, A17-2, A17-3, A17-8, A18-9		
A21-10	A16-56, A18-7		

\* Утратила силу. См. добавление А настоящего документа.

## ДОБАВЛЕНИЕ С

### Список резолюций, которые были сведены воедино, с указанием полученной в результате резолюции

<i>Резолюция</i>	<i>Сведена в</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Сведена в</i>
A1-40	A16-30	A15-8,	
A1-44	A16-26	добавление Н	A16-9*
A1-45	A16-32*	A15-17	A18-20
A2-8	A16-14	A15-19	A16-6* и A16-23*
A2-13	A16-33	A15-20	A16-23*
A2-15	A16-29	A15-21	A16-42*
A2-22	A16-32*	A15-23	A16-27 и A16-28
A4-4	A16-14*	A15-36	A16-54*
A4-6	A16-13	A16-3	A22-13
A4-17	A16-33	A16-4	A31-11
A4-20	A16-6*	A16-36	A31-15
A6-2	A16-56*	A16-37	A21-9*
A7-1	A16-56*	A16-56	A21-10
A7-6	A31-15	A17-2	A21-9*
A8-7	A16-56*	A17-3	A21-9*
A9-6	A16-56*	A17-5	A26-7*
A10-6	A16-6*	A17-6	A26-7*
A10-9	A16-14*	A17-7	A26-7*
A10-33	A16-26	A17-8	A21-9*
A10-35	A16-27, A16-28, A16-29 и A16-30	A17-9	A26-7*
A10-38	A16-34	A17-10	A26-7*
A10-39	A16-36	A17-11	A26-7*
A10-40	A31-15	A17-13	A26-7*
A11-14	A16-54*	A17-14	A26-7*
A12-5	A16-9* и A16-10	A17-16	A26-7*
A12-8	A16-6*	A17-17	A26-7*
A12-20	A16-34	A17-23	A26-7*
A12-21	A16-27, A16-28, A16-29 и A16-30	A18-7	A21-10
A12-23	A16-36	A18-9	A21-9*
A12-30	A21-33	A18-11	A22-12
A14-3	A16-6*	A18-12	A22-13
A14-4	A16-13	A18-16	A23-13
A14-32	A16-23*	A18-24	A21-33
A14-34	A18-20	A18-25	A21-33
A14-35	A16-34	A19-3	A21-33
A14-36	A16-27, A16-28, A16-29 и A16-30	A19-4	A21-33
A14-38	A16-36	A19-5	A21-33
A14-48	A16-54*	A20-2	A26-7*
A15-4	A16-6*	A21-9	A26-7*
A15-5	A16-9* и A16-10	A21-19	A22-12
		A21-22	A23-13
		A22-12	A31-11
		A22-13	A31-11

\* Утратила силу. См. добавление А настоящего документа.

<i>Резолюция</i>	<i>Сведена в</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Сведена в</i>
A22-14, пункты 1 с) и 3 а) 1) ii) постановляющей части	A31-11	A24-19	A26-7*
A22-15	A31-11	A27-3	A31-15
A22-16	A26-7*	A28-3	A31-11
A22-17	A26-7*	A29-8	A31-6
A22-28	A23-13	A29-9	A31-6
A23-10	A31-11	A29-12	A31-11
A23-21	A26-7*		
A23-22	A26-7*		
A24-18	A26-7*		

\* Утратила силу. См. добавление А настоящего документа.

## ДОБАВЛЕНИЕ D

### Предметный указатель действующих резолюций

- Авиапочта: A33-19, добавление H (III-10)
- Авиамаршруты  
кроссполярные, использование: A33-13 (II-17)
- Авиационное страхование от военных рисков  
помощь: A33-20 (V-6)
- Авиационные происшествия  
материалы, относящиеся к происшествиям и инцидентам:  
    неразглашение: A33-17 (I-59)  
    помощь жертвам: нормы и программы: A32-7 (I-61)  
    предотвращение: A31-10 (I-58)  
    расследование: A19-1 (I-26); A33-14, добавление V (II-15)
- Алкоголь  
злоупотребление: программы проверок: A33-12 (II-26)
- Ассамблея  
правила процедуры: (I-17)  
    арабский текст: решение A25 (I-17)  
    русский текст: решение A22 (I-17)  
приглашения: A5-3 (I-18)  
резолюции, действующие: добавление E  
резолюции, действующие: предметный указатель:  
    добавление D  
резолюции, сведение воедино: добавления B и C  
резолюции, утратившие силу: A16-1; A18-1; A21-1; A22-1;  
    A23-1; A24-6; A26-6; A27-6; A29-4; A31-3; A32-4; A33-6:  
    добавление A  
сессии, сроки созыва и место проведения: A8-1 (I-15);  
    A16-13 (I-17); решение A22 (I-17)  
чрезвычайные сессии: A14-5 (I-16)
- Аэронавигационная комиссия  
группы экспертов: A33-14, добавление C (II-4)  
использование языков: A22-29 (IX-1)  
состав: A22-4 (I-14)  
членство: A18-2 (I-13), A27-2 (I-14)
- Аэронавигационное оборудование и обслуживание  
осуществление: A22-19 (II-18); A33-14, добавление M (II-9)  
поиск и спасание: A33-14, добавление O (II-11)  
региональные планы и SUPPS: A33-14, добавление K (II-8)  
совместное финансирование: A1-65 (IV-1)  
экономическая обоснованность: A16-10 (IV-4)  
SARPS и PANS: A33-14, добавление A (II-2)
- Аэропорт Иерусалима: A21-7 (I-27); A23-5 (I-27)
- Аэропорты  
возобновление работы: A22-11 (VI-7)  
обеспечение: A33-14, добавление Q (II-13)  
шум: A33-7, добавление E (I-40)
- Аэропорты и аэронавигационное обслуживание: A33-19,  
добавление F (III-9)
- Безопасность аэронавигации: A32-6 (I-29)
- Безопасность полетов  
человеческий фактор: A33-14, добавление W (II-16)
- Бюджеты  
1999–2000–2001: A32-24 (X-11)  
2002–2003–2004: A33-23 (X-12)
- Взносы  
выплата, задержки: A26-23 (X-5)  
подтверждение и определение: A33-25 (X-10)  
принципы: A21-33 (X-4); A23-24 (X-5); A31-20 (X-5)  
шкала на 1999–2001: A32-26 (X-6)  
шкала на 2002–2004: A33-26 (X-8)
- Внешний ревизор: A5-10 (X-18); A29-34 (X-18); A33-22 (X-18)
- Воздушное движение  
координация, гражданские/военные воздушные суда:  
    A33-14, добавление P (II-12)  
обслуживание, разграничение воздушного  
    пространства: A33-14, добавление N (II-10)  
предоставление обслуживания: A33-14, добавление X (II-16)
- Воздушное право  
конвенции: A31-15, добавление B (V-1)  
преподавание: A31-15, добавление D (V-2)
- Воздушные суда  
аренда, фрахтование и обмен: A23-13 (II-24)  
новые типы, системное планирование: A23-14 (II-22)  
нормы проектирования: A33-11 (I-49)  
сверхзвуковые: A22-14 (II-21); A33-7, добавление G (I-42)  
шум: дозвуковые: A33-7, добавление D (I-38)  
шум: политика и программы: A33-7, добавление C (I-37)
- Воздушный транспорт  
обслуживание: A27-13 (I-47)  
сводное заявление: политика ИКАО: A33-19 (III-1)
- Вторжение Ирака в Кувейт  
авиационные последствия: A28-7 (I-28)
- Глобальная связь "воздух – земля"  
с.м. Связь, навигация и наблюдение/организация воздушного  
    движения (CNS/ATM)
- Глобальное согласование правил: A29-3 (I-48)
- Глобальный план обеспечения безопасности полетов (ГПБП):  
A33-16 (II-19)
- Гражданская авиация  
влияние на окружающую среду: A33-7, добавление H (I-42)
- Гражданские воздушные суда  
ненадлежащее использование: декларация: A33-1 (VII-1)

- Группы экспертов: А33-14, добавление С (II-4)
- Договаривающиеся государства  
 взаимоотношения с ИКАО: А1-14 (I-23); А1-15 (I-26);  
 А2-26 (I-24); А2-27 (I-24)  
 выполнение финансовых обязательств: см. Задолженность  
 действия в отношении технической помощи: А26-16,  
 пункты 10–20 (VI-2)  
 набор персонала наземных служб: А33-14, добавление S (II-14)  
 сотрудничество, безопасность гражданской авиации:  
 А25-3 (I-8)  
 сотрудничество, возобновление работы аэропортов:  
 А22-11 (VI-7)  
 сотрудничество: расследование авиационных  
 происшествий: А33-14, добавление V (II-15)  
 участие в организационно-технической работе:  
 А33-14, добавление T (II-14)
- Доклады ревизора: А33-30 (X-17)
- Документация  
 публикация и распространение: А24-21 (IX-3)  
 рассылка: А3-5 (IX-4); А33-14, добавление В (II-3);  
 А33-14, добавление L (II-9)
- Единицы измерения: А33-14, добавление F (II-5)
- Задолженность  
 урегулирование: А21-10 (X-15); А31-26 (X-16); А33-27 (X-16)
- Землепользование  
 планирование и организация: А33-7, добавление F (I-41)
- Злоупотребление наркотическими веществами  
 на рабочем месте: роль ИКАО: А29-16 (II-25)  
 наркотики и алкоголь: программа проверок: А33-12 (II-26)
- ИКАО  
 повышение эффективности: А31-2 (I-19); А32-1 (I-21); А33-3 (I-22)  
 политика в юридической области: А31-15 (V-1)  
 политика в юридической области, общая политика:  
 А31-15, добавление А (V-1)  
 постоянная Штаб-квартира: А8-4 (I-18); А8-5 (I-19)  
 празднование 50-летия ИКАО (1994): А29-1 (I-1)  
 членский состав: А1-3 (I-9); А1-9 (I-10); А29-2 (I-10)  
 эмблема и печать: А31-1 (I-23)
- Издания: А1-54 (IX-3)
- Израиль: А19-1 (I-26); А20-1 (I-26)
- Комиссия по международной гражданской службе: А21-12 (I-33)
- Комитет по пенсионному фонду персонала: А3-9 (VIII-3)
- Коммерческие права  
 см. Соглашения и договоры
- Конвенция о международной гражданской авиации, 1944  
 см. Чикагская конвенция, 1944
- Контроль за обеспечением безопасности полетов  
 программа проверок: А32-11 (I-52); А33-8 (I-53); А33-9 (I-54)  
 совершенствование: А29-13 (I-52)
- Координация научно-исследовательской работы:  
 А33-14, добавление I (II-7)
- Космическое пространство: А29-11 (I-34)
- Кубинское гражданское воздушное судно, акт диверсии  
 и разрушения: А22-5 (I-28)
- Летный экипаж, удостоверения о квалификации и свидетельства:  
 А33-14, добавление G (II-6)
- Ливийский гражданский самолет, сбитый: А19-1 (I-26)
- Международные документы, ИКАО  
 ратификация, статус: А31-15, добавление С (V-1)
- Международный день мира: А24-1 (I-48)
- Международный механизм финансирования в целях безопасности  
 полетов (ММФБП)  
 создание: А33-10 (I-55)
- Международные организации  
 взаимоотношения с ИКАО: А1-10 (I-29); А1-11 (I-30); А5-3 (I-18)  
 Организация Объединенных Наций см. Организация  
 Объединенных Наций
- Мир и безопасность: А5-5 (I-31)
- Навигационные средства  
 координация научных исследований и разработок: А33-14,  
 добавление I (II-7)  
 испытания: А33-14, добавление R (II-13)
- Налогообложение: А33-19, добавление E (III-8)
- Наркотические средства  
 борьба с незаконными перевозками на авиационном транспорте:  
 роль ИКАО: А27-12 (I-46)  
 программа проверок: А33-12 (II-26)
- Насильственное изменение курса и захват ливанского  
 воздушного судна: А20-1 (I-26)
- Недисциплинированные/нарушающие порядок пассажиры  
 правонарушения: национальное законодательство: А33-4 (V-4)
- Незаконное вмешательство  
 акты, политика ИКАО, обновленное сводное заявление:  
 А33-2 (VII-3)  
 государства: действия: А33-2, добавление С (VII-4),  
 добавление E (VII-6)  
 декларация Ассамблеи: А17-1 (VII-2)  
 международные организации: сотрудничество: А33-2,  
 добавление H (VII-8)  
 международные юридические документы: А32-2,  
 добавление B (VII-4)  
 ненадлежащее использование воздушных судов: декларация:  
 А33-1 (VII-1)  
 общая политика: А33-2, добавление A (VII-3)  
 регулирование экспорта ПЗС: А32-23 (VII-8)  
 Совет: действия: А33-2, добавление G (VII-7)  
 технические меры по обеспечению безопасности:  
 А33-2, добавление D (VII-5), добавление F (VII-6)  
 уничтожение воздушных судов в полете: А27-9 (VII-8)
- Незаконный захват воздушных судов (См. также Незаконное  
 вмешательство): А33-22 (VII-3)
- Объединенная инспекционная группа: А22-7 (I-33)
- Ограничение курения  
 международные пассажирские рейсы: А29-15 (I-47)
- Организация Объединенных Наций  
 взаимоотношения с ИКАО: А2-24 (I-31)  
 десятая годовщина: А9-16 (I-32)  
 пропуск-паспорт: А2-25 (I-31)  
 резолюция 906 ЭКОСОС по вопросу обучения и  
 подготовки: А26-16, пункт 6 (VI-2)  
 соглашение с ИКАО: А1-2 (I-30)

- Организация Объединенных Наций и специализированные учреждения  
Объединенная инспекционная группа: A22-7 (I-33)
- Организация освобождения Палестины  
участие в ИКАО в качестве наблюдателя: A22-6 (I-33)
- Осуществление региональных планов: A22-19 (II-18)
- Охрана окружающей среды  
инвазивные чужеродные виды, предотвращение:  
A33-18 (I-46)  
общие положения: A33-7, добавление A (I-35)  
политика и практика ИКАО: A33-7 (I-35)
- Перегруженность аэропортов и воздушного пространства:  
A27-11 (II-23)
- Перегруженность воздушного пространства  
*см.* Перегруженность аэропортов и воздушного пространства
- Подготовка  
авиационная: A16-7 (VI-8); A24-17 (VI-6);  
A27-20 (VI-7); A33-14, добавление H (II-6)  
координация (ТП): A26-16, пункт 6 (VI-2)  
оборудование: A16-7 (VI-8); A27-20 (VI-7)  
центры и учреждения: A16-7, пункты 4 и 5 (VI-8);  
A26-16, пункты 5 и 13 (VI-1)
- Поисково-спасательные службы: A33-14,  
добавление O (II-11)
- Политика в области аэронавигации: A15-9 (II-1);  
A33-14 (II-1)
- Политика в области общественной информации:  
A1-15 (I-26)
- Помощь государствам (*См. также* Техническое сотрудничество)  
командировки, технический секретариат: A33-14,  
добавление U (II-15)  
осуществление региональных планов: A16-10 (IV-4);  
A22-19 (II-18); A33-14, добавление M (II-9)  
осуществление SARPS и PANS: A33-14, добавление D (II-4)  
персонал и оборудование, возобновление работы  
аэропортов: A22-11 (VI-7)  
службы поиска и спасания: A33-14, добавление O (II-11)  
финансирование региональных планов: A16-10 (IV-4)
- Правила аэронавигационного обслуживания (PANS)  
выработка: A33-14, добавление A (II-2)  
применение: A33-14, добавление D (II-4)  
разработка: A33-7, добавление B (I-36)
- Право договоров  
Венская конвенция 1986 г.: подтверждение: A33-5 (I-25)
- Привилегии и иммунитеты: A2-26 (I-24); A2-27 (I-24);  
A26-3 (I-25)
- Приостановление права голоса: A21-10 (X-15)
- Прогнозирование и экономическое планирование: A33-19,  
добавление C (III-6)
- Программа работы  
аэронавигация: A24-8 (II-19)
- Программа развития Организации Объединенных Наций  
(ПРООН): A26-16 (VI-1); A33-21 (VI-4); A33-31 (X-17)
- Пропуск-паспорт: A2-25 (I-31)
- Радионавигационные средства  
*см.* Средства навигации
- Радиотелефонная связь  
английский язык: знание: A32-16 (II-27)
- Радиочастотный спектр  
политика ИКАО: A32-13 (I-59)
- Различия (SARPS и PANS): A33-14, добавление D (II-4)
- Региональные бюро  
секретариат: A33-14, добавление U (II-15)
- Региональные дополнительные правила (SUPPS)  
выработка: A33-14, добавление K (II-8);  
осуществление: A33-14, добавление M (II-9)
- Региональные организации гражданской авиации  
взаимоотношения с ИКАО: A27-17 (I-32)
- Региональные планы  
выработка: A33-14, добавление K (II-8);  
добровольные взносы в форме оборудования и  
фондов: A16-7, пункт 6 (VI-8)  
осуществление: A22-19 (II-18); A33-14, добавление M (II-9)  
финансирование: A16-10 (IV-4)
- Рейсы, выполняемые для оказания гуманитарной помощи:  
A29-14 (I-60)
- Рекомендуемая практика  
выработка: A33-14, добавление A (II-2)  
определение: A33-14, добавление A (II-2)  
применение: A33-14, добавление D (II-4)  
разработка: A33-7, добавление B (I-36)
- Руководства, технические: A33-14, добавление E (II-5)
- Сверхзвуковые самолеты  
*см.* Воздушные суда
- Свидетельства, летный экипаж: A21-24 (II-25); A33-14,  
добавление G (II-6)
- Связь: A33-14, добавление R (II-13)
- Связь, навигация и наблюдение/организация воздушного  
движения (CNS/ATM)  
глобальная навигационная спутниковая система (GNSS):  
Хартия прав и обязательств государств: A32-19 (V-3)  
осуществление: правовые аспекты: A32-20 (V-4)  
глобальная связь "воздух – земля", юридические  
аспекты: A29-19 (I-8)  
действия по реализации решений Конференции (1998):  
A32-12 (I-51)  
сводное заявление: политика и практика ИКАО: A33-15 (I-50)
- Секретариат  
географическое распределение: A4-31 (VIII-1);  
A14-6 (VIII-2); A24-20 (VIII-2)  
краткосрочные назначения: A14-6, пункт 2 (VIII-2)  
назначение и продвижение по службе: A1-8 (VIII-3)  
общая политика: A1-51 (VIII-1)  
откомандирование: A1-51, пункт 3 (VIII-1)  
политика в области набора: A14-6, пункты 2 и 3 (VIII-2)  
привилегии и иммунитеты: A2-27 (I-24)  
специалисты в области технической помощи:  
A26-16, пункты 17, 21 и 22 (VI-3)  
технический: A33-14, добавление U (II-15)



Серповидноэритроцитная особенность: A21-24 (II-25)	учебные центры и учреждения: A16-7, пункты 4 и 5 (VI-8); A26-16, пункты 5 и 13 (VI-1) эксперты: A26-16, пункты 21-22 (VI-3)
Системы координация разработки: A33-14, добавление I (II-7); A33-14, добавление J (II-8) планирование: A23-14 (II-22)	Требования и меры по обеспечению безопасности <i>см.</i> Незаконное вмешательство
Совет арбитражный орган: A1-23 (I-17) обязанности государств-членов: A4-1 (I-13) увеличение числа членов: A13-1 (I-10); A17A-1 (I-11); A21-2 (I-11); A28-1 (I-12); A28-2 (I-13) чрезвычайная сессия: A24-5 (I-27)	Угон воздушных судов <i>см.</i> Незаконное вмешательство
Совещания аэронавигационные: A33-14, добавление B (II-3); добавление C (II-4); добавление L (II-9) документация: A3-5 (IX-4); A33-14, добавление B (II-3); добавление L (II-9) ИКАО, участие ООП в качестве наблюдателя: A22-6 (I-33) неофициальные: A22-19, пункт c) (II-18) подготовка и проведение: A11-16 (I-23) специализированные учреждения, приглашение представителей освободительных движений: решение A21 (I-33)	Удостоверения летняя годность: A33-14, добавление G (II-6) летный экипаж, квалификация и свидетельства: A21-24 (II-25); A33-14, добавление G (II-6)
Совместное финансирование: A1-65 (IV-1); A14-37 (IV-4); A16-10 (IV-4)	Удостоверения о годности к полетам: A33-11 (I-49); A33-14, добавление G (II-6)
Соглашения и договоры двусторонние, осуществление региональных планов: A22-19, пункт b) (II-17) ИКАО–ООН: A1-2 (I-30) пропуск-паспорт ООН: A2-25 (I-31)	Упрощение формальностей: A33-19, добавление D (III-6)
Сотрудничество между Договаривающимися государствами безопасность гражданской авиации: A25-3 (I-8)	Условия найма наземного персонала: A33-14, добавление S (II-14)
Споры, урегулирование: A1-23 (I-17)	Финансовые ведомости, ПРООН: A33-31 (X-17)
Средства навигации испытания: A33-14, добавление R (II-13) координация исследований и разработок: A33-14, добавление I (II-7)	Финансовые положения: A12-35 (X-1); A14-54 (X-1); A14-55 (X-1); A18-27 (X-1); A21-35 (X-1); A24-29 (X-1); A32-29 (X-1); A33-29 (X-2)
Стандарты выработка: A33-14, добавление A (II-2) определение: A33-14, добавление A (II-2) применение: A33-14, добавление D (II-4)	Фонд информационных и связных технологий (ИСТ) A33-24 (X-19)
Статистика: A33-19, добавление B (III-5)	Фонд оборотных средств: A33-28 (X-13)
Стипендии и пособия на образование: A16-7 (VI-8); A24-17 (VI-6)	Целевые фонды: A26-16, пункт 15 (VI-3)
Столкновения исправных воздушных судов с землей (CFIT) реализация программы по предотвращению: A31-9 (I-57)	Циркуляры: A33-14, добавление E (II-5)
Счета: A33-30 (X-17)	Чикагская конвенция, 1944 аутентичный текст, китайский: A32-2 (I-4) аутентичный текст, русский: A22-2 (I-3) аутентичный текст, французский и испанский: A16-16 (I-2) заключительное положение, поправка: A22-3 (I-3); A24-3 (I-4); A31-29 (I-4); A32-3 (I-5) политика в отношении изменения: A4-3 (I-1) статьи 48 а), 49 е) и 61 – сессии Ассамблеи: A8-1 (I-15) статья 3 <i>bis</i> – включение: A25-1 (I-6); A25-2 (I-7); A27-1 (I-8) статья 45 – постоянная штаб-квартира: A8-4 (I-18); A8-5 (I-19) статья 48 а) – чрезвычайные сессии Ассамблеи: A14-5 (I-16) статья 50 а) – членский состав Совета: A13-1 (I-10); A17A-1 (I-11); A21-2 (I-11); A28-1 (I-12); A28-2 (I-13) статья 56 – Аэронавигационная комиссия: A18-2 (I-13); A22-4 (I-14); A27-2 (I-14) статья 83 <i>bis</i> – включение: A23-3 (I-6) статья 83 <i>bis</i> – передача определенных функций и обязанностей: A23-2 (I-5) статья 93 <i>bis</i> – членский состав ИКАО: A1-3 (I-9)
Техническая работа участие государств: A33-14, добавление T (II-14)	Штаб-квартира постоянная Штаб-квартира: A8-4 (I-18); A8-5 (I-19)
Техническое сотрудничество действия государств: A26-16, пункты 10–20 (VI-2) деятельность и политика: A26-16 (VI-1) деятельность по финансированию: A27-18 (VI-5) местный персонал: A26-16, пункт 18 (VI-3) осуществление SARPS, PANS и региональных планов: A33-14, добавление D (II-4); добавление M (II-9) политика: A26-16, пункты 1–9 (VI-1); A33-21 (VI-4) предоставление стипендий для начальной и повышенной подготовки: A24-17 (VI-6)	Экономика авиоперевозчиков: A33-19, добавление G (III-10)
	Экономическое развитие: A26-16, первый и третий пункты <i>преамбулы</i> (VI-1)
	Экономическое регулирование: A33-19, добавление A (III-2)
	Эксперты региональные бюро: A33-14, добавление U (II-15) техническая помощь: A26-16, пункты 21–22 (VI-3)

---

Эксплуатационные агентства наземного оборудования: A16-10, пункт 2 (IV-4)	использование в ограниченном масштабе: решение A21 (IX-2) использование на сессиях Ассамблеи: решение A23 (IX-2)
Эмблема и печать ИКАО: A31-1 (I-23)	использование, Аэронавигационная комиссия: A22-29 (IX-1)
Эмиссия авиационных двигателей: A33-7, добавление I (I-44)	китайский, усиление использования в ИКАО: A31-16 (IX-3)
Юридический комитет: A7-5 (I-15)	введение: решение A22 (IX-2) обеспечение переводов: A22-30 (IX-1); A31-17 (IX-1)
Языки арабский, расширение использования перевода в ИКАО: решение A26 (IX-2); A29-21 (IX-2)	GNSS см. Связь, навигация, наблюдение/организация воздушного движения (CNS/ATM)

---

## ДОБАВЛЕНИЕ Е

### Индекс действующих резолюций\* (в порядке номеров)

Резолюция	Страница	Резолюция	Страница	Резолюция	Страница
A1-2	I-30	A13-1	I-10	A22-11	VI-7
A1-3	I-9	A14-5	I-16	A22-14	II-21
A1-8	VIII-3	A14-6	VIII-2	A22-19	II-18
A1-9	I-10	A14-37	IV-4	A22-29	IX-1
A1-10	I-29	A15-9	II-1	A22-30	IX-1
A1-11	I-30	A16-1	A-1	A23-1	A-5
A1-14	I-23	A16-7	VI-8	A23-2	I-5
A1-15	I-26	A16-10	IV-4	A23-3	I-6
A1-23	I-17	A16-13	I-17	A23-5	I-27
A1-51	VIII-1	A16-16	I-2	A23-13	II-24
A1-54	IX-3	A17-1	VII-2	A23-14	II-22
A1-65	IV-1	A17A-1	I-11	A23-24	X-5
A2-24	I-31	A18-1	A-2	A24-1	I-48
A2-25	I-31	A18-2	I-13	A24-3	I-4
A2-26	I-24	A19-1	I-26	A24-5	I-27
A2-27	I-24	A20-1	I-26	A24-6	A-6
A3-5	IX-4	A21-1	A-3	A24-8	II-19
A3-9	VIII-3	A21-2	I-11	A24-17	VI-6
A4-1	I-13	A21-7	I-27	A24-20	VIII-2
A4-3	I-1	A21-10	X-15	A24-21	IX-3
A4-31	VIII-1	A21-12	I-33	A25-1	I-6
A5-3	I-18	A21-24	II-25	A25-2	I-7
A5-5	I-31	A21-33	X-4	A25-3	I-8
A5-10	X-18	A22-1	A-4	A26-3	I-25
A7-5	I-15	A22-2	I-3	A26-6	A-7
A8-1	I-15	A22-3	I-3	A26-16	VI-1
A8-4	I-18	A22-4	I-14	A26-23	X-6
A8-5	I-19	A22-5	I-28	A27-1	I-8
A9-16	I-32	A22-6	I-33	A27-2	I-14
A11-16	I-23	A22-7	I-33	A27-6	A-8

\*Примечание. В отношении резолюций, утративших силу, и причин, по которым они были объявлены утратившими силу, см. с. 173-215 документа Дос 8770 (резолюции до 15-й сессии Ассамблеи) и резолюции A18-1, A21-1, A22-1, A23-1, A24-6, A26-6, A27-6, A29-4, A31-3, A32-4 и A33-6, а также добавление А настоящего документа.

В дополнение к резолюциям, указанным в настоящем индексе, сохраняют силу девять других резолюций, но их тексты не были воспроизведены в настоящем документе по следующим причинам:

- A6-12, A12-4 и A14-1: эти резолюции определяют Постоянные правила процедуры Ассамблеи. Существующий вариант этих правил содержится в Дос 7600.
- A12-35, A14-54, A14-55, A18-27, A21-35 и A24-29: эти резолюции определяют Финансовые положения. Существующий вариант этих положений содержится в Дос 7515.

<i>Резолюция</i>	<i>Страница</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Страница</i>	<i>Резолюция</i>	<i>Страница</i>
A27-9	VII-8	A31-20	X-5	A33-12	II-26
A27-11	II-23	A31-26	X-16	A33-13	II-17
A27-12	I-46	A31-29	I-4	A33-14	II-1
A27-13	I-47	A32-1	I-21	A33-15	I-50
A27-17	I-32	A32-2	I-4	A33-16	II-19
A27-18	VI-5	A32-3	I-5	A33-17	I-59
A27-20	VI-7	A32-4	A-10	A33-18	I-46
A28-1	I-12	A32-6	I-29	A33-19	III-1
A28-2	I-13	A32-7	I-61	A33-20	V-6
A28-7	I-28	A32-11	I-52	A33-21	VI-4
A29-1	I-1	A32-12	I-51	A33-22	X-18
A29-2	I-10	A32-13	I-59	A33-23	X-12
A29-3	I-48	A32-16	II-27	A33-24	X-19
A29-4	A-8	A32-19	V-3	A33-25	X-10
A29-11	I-34	A32-20	V-4	A33-26	X-8
A29-13	I-52	A32-23	VII-8	A33-27	X-16
A29-14	I-60	A32-24	X-11	A33-28	X-13
A29-15	I-47	A32-26	X-6	A33-29	X-2
A29-16	II-25	A32-29	X-1	A33-30	X-17
A29-19	I-8	A33-1	VII-1	A33-31	X-17
A29-21	IX-2	A33-2	VII-3		
A29-34	X-18	A33-3	I-22		
A31-1	I-23	A33-4	V-4		
A31-2	I-19	A33-5	I-25		
A31-3	A-9	A33-6	A-11		
A31-9	I-57	A33-7	I-35		
A31-10	I-58	A33-8	I-53		
A31-15	V-1	A33-9	I-54		
A31-16	IX-3	A33-10	I-55		
A31-17	IX-1	A33-11	I-49		